



Cofinancé par le
programme Erasmus+
de l'Union européenne



UNIVERSIDADE
DE ÉVORA



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

UNIVERSIDADE DE ÉVORA

**Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural -
Master Erasmus Mundus TPTI**

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

PAYSAGE INDUSTRIEL DES ZONES PORTUAIRES : ENTRE SITES
HISTORIQUES ET PROJETS DE TRANSFORMATION URBAINE

Lara Scanapieco Barreto

Sous la direction de : Ana Cardoso de Matos

« Cette dissertation n'inclut pas les critiques et les suggestions faites par
le jury »

«Esta dissertação não contém as críticas e sugestões feitas pelo júri »

Évora, agosto de 2024 | Évora, août 2024

UNIVERSIDADE DE ÉVORA



**Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural -
Master Erasmus Mundus TPTI**

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

PAYSAGE INDUSTRIEL DES ZONES PORTUAIRES : ENTRE SITES
HISTORIQUES ET PROJETS DE TRANSFORMATION URBAINE

Lara Scanapieco Barreto

Sous la direction de : Ana Cardoso de Matos

« Cette dissertation n'inclut pas les critiques et les suggestions faites par
le jury »

«Esta dissertação não contém as críticas e sugestões feitas pelo júri »

Évora, agosto de 2024 | Évora, août 2024

Resumo [pt]

PAISAGEM INDUSTRIAL DAS ZONAS PORTUÁRIAS: ENTRE SÍTIOS HISTÓRICOS E PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

As zonas portuárias desempenham um papel essencial na história e no patrimônio industrial das cidades, representando ao mesmo tempo locais históricos importantes e oportunidades para o desenvolvimento econômico e social urbano. Moldadas pela atividade econômica dos portos, as zonas portuárias enfrentaram declínio na segunda metade do século XX devido à modernização técnica e ao deslocamento das atividades portuárias, o que levou a diversos projetos de transformação urbana para revitalizar essas áreas. No entanto, esses projetos frequentemente entram em conflito com a proteção jurídica do patrimônio portuário e de sua paisagem cultural. Esta dissertação tem por objetivo explorar essa contradição, a partir da análise da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro (Brasil) e suas transformações urbanas entre os séculos XIX e XXI, um exemplo emblemático da complexidade e diversidade das paisagens industriais portuárias frente às demandas econômicas, sociais e culturais das cidades. São analisadas também, através do método comparativo, outras zonas portuárias de cidades-portos contemporâneas que enfrentam desafios entre o equilíbrio da gestão da paisagem industrial e de seu patrimônio e os planos urbanos para o porto, como Le Havre (França), Gênova (Itália), Lisboa (Portugal) e Yokohama (Japão). A partir da análise dos estudos de caso, propõe-se identificar as estratégias legais e de gestão adotadas por cada caso, seus objetivos e resultados obtidos até o momento, para elencar aspectos positivos e negativos de cada experiência. Conclui-se que grande parte da contradição entre preservação cultural e transformação urbana no contexto das paisagens industriais portuárias se dá pela falta de compreensão das necessidades particulares da gestão da paisagem e do patrimônio industrial pelos planos urbanísticos em comparação à gestão da paisagem cultural.

Palavras-chave : paisagem industrial; cidade-porto; urbanismo; sítio histórico; patrimônio cultural.

Abstract [en]

THE INDUSTRIAL LANDSCAPE OF PORT AREAS: BETWEEN HISTORICAL SITES AND URBAN TRANSFORMATION PROJECTS

Port areas play an essential role in the history and industrial heritage of cities, representing both important historical sites and opportunities for urban economic and social development. Shaped by the economic activity of the ports, port areas faced decline in the second half of the 20th century due to technical modernisation and the relocation of port activities, leading to various urban transformation projects to revitalise these areas. However, these projects often conflict with the legal protection of port heritage and its cultural landscape. The aim of this thesis is to explore this contradiction by analysing the port area of the city of Rio de Janeiro (Brazil) and its urban transformations between the 19th and 21st centuries, an emblematic example of the complexity and diversity of port industrial landscapes in the face of the economic, social and cultural demands of cities. The comparative method will also be used to analyse other port areas in contemporary port cities that face the challenge of reconciling the management of the industrial landscape and its heritage with urban plans for the port, such as Le Havre (France), Genoa (Italy), Lisbon (Portugal) and Yokohama (Japan). By analysing the case studies, the aim is to identify the legal and management strategies adopted in each case, their objectives and the results obtained so far, to list the positive and negative aspects of each experience. The conclusion is that a large part of the contradiction between cultural preservation and urban transformation in the context of industrial port landscapes is due to a lack of understanding of the specific needs of landscape and industrial heritage management by urban plans compared to cultural landscape management.

Keywords: industrial landscape; city-port; urbanism; historic site; cultural heritage.

Résumé [fr]

PAYSAGE INDUSTRIEL DES ZONES PORTUAIRES : ENTRE SITES HISTORIQUES ET PROJETS DE TRANSFORMATION URBAINE

Les zones portuaires jouent un rôle essentiel dans l'histoire et le patrimoine industriel des villes. Elles représentent à la fois des sites historiques importants et des opportunités de développement économique et social urbain. Façonnées par l'activité économique des ports, les zones portuaires ont connu un déclin dans la seconde moitié du XX^e siècle en raison de la modernisation technique et de la délocalisation des activités portuaires. Ce déclin a donné lieu à divers projets de transformation urbaine visant à revitaliser ces zones. Cependant, ces projets entrent souvent en conflit avec la protection légale du patrimoine portuaire et de son paysage culturel. L'objectif de cette mémoire est d'explorer cette contradiction en analysant la zone portuaire de la ville de Rio de Janeiro (Brésil) et ses transformations urbaines entre le XIX^e et le XXI^e siècle. Cette période emblématique de la complexité et de la diversité des paysages industriels portuaires témoigne des exigences économiques, sociales et culturelles des villes. La méthode comparative sera également utilisée pour analyser d'autres zones portuaires dans des villes-port contemporaines qui sont confrontées au défi de concilier la gestion du paysage industriel et de son patrimoine avec les plans d'urbanisme pour le port, comme Le Havre (France), Gênes (Italie), Lisbonne (Portugal) et Yokohama (Japon). L'analyse des études de cas a pour but d'identifier les stratégies juridiques et de gestion adoptées dans chaque cas, leurs objectifs et les résultats obtenus jusqu'à présent, afin de dresser la liste des aspects positifs et négatifs de chaque expérience. La conclusion est qu'une grande partie de la contradiction entre la préservation culturelle et la transformation urbaine dans le contexte des paysages portuaires industriels est due à un manque de compréhension des besoins spécifiques de la gestion du paysage et du patrimoine industriel par les plans urbains par rapport à la gestion du paysage culturel.

Mots-clés : paysage industriel ; ville-port ; urbanisme ; site historique ; patrimoine culturel.

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je voudrais exprimer ma profonde gratitude à tous mes collègues, enseignants et collaborateurs du master TPTI pour avoir fait partie de ce parcours.

Je tiens tout particulièrement à remercier ma directrice de thèse, le professeur Ana Cardoso de Matos, pour avoir supervisé la recherche, pour les connaissances partagées, pour les cours à Évora et pour tout le soutien apporté tout au long de cette mémoire. Mes sincères remerciements vont également au professeur Guido Zucconi, dont les cours et les conseils à Padoue ont été une source constante d'inspiration pour cette recherche ; au professeur Junne Kikata, pour son accueil à Kagoshima, pour ses cours et pour les occasions uniques d'expérimenter la pratique de la préservation du patrimoine culturel japonais ; et à Anne-Sophie Rieth, pour tout son soutien au cours de mes premiers mois à Paris et pour m'avoir guidée dans le cadre du projet tutoré. Je vous suis immensément reconnaissante à tous pour votre générosité.

Une fois encore, je tiens à remercier tout particulièrement mes parents, Sara Scanapieco et Celio Barreto, ainsi que mes grands-parents, Maria Aparecida et Antônio Danilo Scanapieco, pour leur soutien inconditionnel. Je voudrais également remercier mon frère, Gerson Scanapieco, et ma belle-sœur, Renata Imai, pour leur soutien et leur amour constants. Je vous dédie ce mémoire à vous !

Ma gratitude va également au professeur Andrea de Lacerda Pessoa Borde, de l'Université fédérale de Rio de Janeiro, pour les connaissances partagées sur le patrimoine culturel de Rio, du Brésil et de la France, pour les encouragements qui m'ont permis d'achever ce voyage.

À mes amis Fernando Ursine, Pedro Capicote, Matheus Engenheiro et Mika Sunesen-Laursen : Fernando, merci pour tant d'années d'amitié, pour les aventures à Paris, pour le refuge à Tokyo, pour les conversations, les photographies et les traductions ; Pedro, merci pour ton amitié et ton affection à tout moment, heureux ou difficile, et pour les visites guidées à Séville; Matheus, je vous suis extrêmement reconnaissant pour le soutien, l'amitié, les confessions et les joies partagées à Évora et à Lisbonne. Merci d'avoir été à mes côtés et de m'avoir empêché de baisser les bras ! Mika, merci pour les livres, les rires et les voyages, et pour m'avoir rappelé l'importance de respirer au milieu du travail.

ABRÉVIATIONS

ACH – Ateliers et Chantiers du Havre

APL – Administração do Porto de Lisboa

APAC – Áreas de Proteção do Ambiente Cultural

APAC-SAGAS – Áreas de Proteção do Ambiente Cultural – Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Centro

AVAP – Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine

BN – Biblioteca Nacional (Brésil)

BnF – Bibliothèque National de France

BNP – Biblioteca Nacional de Portugal

CAP – Consorzio Autonomo del Porto

CML – Câmara Municipal de Lisboa

CODAH – Communauté de l'Agglomération Havraise

CSN – Companhia Siderúrgica Nacional

GPMH – Grand Port Maritime du Havre

HUL – Historic Urban Landscape

INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IRPH – Instituto Rio Patrimônio da Humanidade

LRV – Light Rail Vehicle

MAAT – Museu de Arte, Arquitectura e Tecnologia

MAR – Museu de Arte do Rio de Janeiro

OUC – Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha

PCRJ – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

PGIFR – Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha

PIB – Produit intérieur brut

PLU – Plan Local d'Urbanisme

POZOR – Plano de Ordenamento da Zona da Ribeirinha

PPP – Partenariats Public-Privé

PRP – Piano di regolamentazione portuale

PUC – Piano Urbano Comunale

RPBW – Renzo Piano Building Workshop

SPR – Site Patrimonial Remarquable

EMJM TPTI – Erasmus Mundus Joint Master Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

VUL – Valeur Universelle Exceptionnelle

WdL – Waterfront di Levante

ZIP – Zonas Industriais Portuárias

ZPPAUP – Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager

TABLE DES FIGURES

Figure 1: « Image satellite du grand port maritime de Rio de Janeiro et de la ville ».	76
Figure 2: « Côté est du port de Rio de Janeiro », Hunt (1822).....	85
Figure 3: « Panorama do Rio de Janeiro », Ribeyrolles (1861).	86
Figure 4: « Docas do Porto. Rio de Janeiro, RJ », Musso (1910).	90
Figure 5: « Extension du quai du port. Rio de Janeiro », Holland (1930).....	91
Figure 6: « Píer Mauá » (2016).	95
Figure 7: « Image satellite du grand port maritime du Havre et de la ville ».....	109
Figure 8: « Port du Havre. Plan d'une nouvelle entrée et d'un dixième bassin à flot », (1883).....	111
Figure 9: « Vue du Havre vers la Porte Océane, « le volcan » de O. Niemeyer, à droite ».	117
Figure 10: « Image satellite du port de Gênes et de la ville ».	118
Figure 11: « Nouvelle carte de la ville de Gênes, de ses fortifications et des vallées environnantes », Bardi (1800).	119
Figure 12: « Waterfront di Levante », 2017.	122
Figure 13: « Image satellite du port de Lisbonne et de la ville ».....	125
Figure 14: « Vue du quai maritime d'Alcantara », 2023.	129
Figure 15 : « Image satellite du port de Yokohama et de la ville ».	133
Figure 16: « Vue de la jetée d'Osanbachi », 2024.....	137

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : « Les étapes de l'évolution des relations entre les ports et les villes ».....	66
Tableau 2 : « Typologie spatial-fonctionnelle des villes portuaires ».....	68
Tableau 3: « Explication des étapes de la transformation des fronts de mer ».....	70

TABLE DE MATIÈRES

Resumo [pt]	3
Abstract [en]	4
Résumé [fr]	5
REMERCIEMENTS	6
ABRÉVIATIONS	7
TABLE DES FIGURES	9
TABLE DES TABLEAUX	10
AVANT-PROPOS : le parcours TPTI	14
INTRODUCTION	18
<i>Objet d'Étude et Cadre Temporel</i>	19
<i>Problème et Question</i>	21
<i>Objectifs</i>	21
<i>Formulation d'hypothèses</i>	23
<i>Recherche bibliographique</i>	24
<i>Sources</i>	25
<i>Méthodologie</i>	26
<i>Études de cas pour l'application de la méthode comparative : les ports sélectionnés</i>	29
<i>Structure du mémoire</i>	31
<i>État de l'art : le paysage industriel des ports et la transformation urbaine</i>	34
<i>Brève conclusion d'État-de-l'art :</i>	47
1. Chapitre 1 : Les paysages des ports	49
1.1. Paysages culturels urbaines : les villes-ports	50
1.1.1. <i>Paysage culturel urbain et patrimoine des ports</i>	54

1.1.2. <i>Le patrimoine des ports : les ports anciens, médiévaux et modernes</i>	58
1.1.3. <i>L'industrialisation et les nouveaux ports des XIXe et XXe siècles</i>	60
1.2. Les zones portuaires : patrimoine industriel et changement du paysage	64
1.2.1. <i>Destruction, containerisation et rénovation urbaine : les ports contemporains</i>	65
1.2.2. <i>Un champ d'études patrimonial : de l'archéologie industriel au paysage industriel</i>	70
1.2.3. <i>Les transformations urbaines contemporaines des fronts de l'eau (« waterfront »)</i>	73
1.4. <i>Conclusion du chapitre 1 : villes-port contemporaines et transformation du paysage</i>	75
2. Chapitre 2 : La ville et le port du Rio de Janeiro : histoire, patrimoine et paysage	76
2.1. <i>Bref aperçu de l'histoire de Rio de Janeiro</i>	77
2.2. <i>La zone portuaire du Rio de Janeiro entre le XIXème e le XXIème siècles : des changements successifs du paysage</i>	83
2.2.1. <i>« Cais do Valongo » et « Cais da Imperatriz », le port colonial</i>	83
2.2.2. <i>« Doca da Alfândega » et « Docas Dom Pedro II », le port impérial</i>	86
2.2.3. <i>« Reformas de 1906 », la grande modernisation du port e de la ville</i>	88
2.2.4. <i>Les conteneurs maritimes et le projet « Porto Maravilha »</i>	92
2.3. <i>Le patrimoine et les paysages culturel au Brésil : panorama</i>	98
2.4. <i>Protection juridique des paysages et du patrimoine culturel à Rio de Janeiro : grands sites historiques sous gestion municipale</i>	103
2.5. <i>Conclusion du chapitre 2 : les tensions et les conflits liés à la faible compréhension du paysage industriel, existe-t-il une gestion du paysage à Rio de Janeiro ?</i>	106
3. Chapitre 3 : Dynamiques portuaires actuelles et transformations urbaines d' « une autre mer » : présentation des études de cas	108
3.1. <i>Grand port maritime du Havre (Le Havre, France)</i>	109
3.1.1. <i>Patrimoine de la ville-port du Havre, France</i>	110
3.1.2. <i>Projets de reconversion dans les zones portuaires : les plans de développement urbain et la protection du patrimoine industriel</i>	113

3.1.3. <i>Les tensions et les conflits dans la reconversion des zones portuaires : d'autres possibilités ?</i>	116
3.2. Porto di Genova (<i>Gênes, Italie</i>).....	117
3.2.1. <i>Patrimoine de la ville-port de Gênes, Italie</i>	118
3.2.2. <i>Projets de reconversion dans les zones portuaires : les plans de développement urbain et la protection du patrimoine industriel</i>	121
3.2.3. <i>Les tensions et les conflits dans la reconversion des zones portuaires : d'autres possibilités ?</i>	123
3.3. Porto de Lisboa (<i>Lisbonne, Portugal</i>).....	124
3.3.1. <i>Patrimoine de la ville-port de Lisbonne, Portugal</i>	125
3.3.2. <i>Projets de reconversion dans les zones portuaires : les plans de développement urbain et la protection du patrimoine industriel</i>	129
3.3.3. <i>Les tensions et les conflits dans la reconversion des zones portuaires : d'autres possibilités ?</i>	131
3.4. Port of Yokohama 横浜市 (<i>Yokohama, Japon</i>).....	132
3.4.1. <i>Patrimoine de la ville-port de Yokohama, Japon</i>	134
3.4.2. <i>Projets de reconversion dans les zones portuaires : les plans de développement urbain et la protection du patrimoine industriel</i>	138
3.4.3. <i>Les tensions et les conflits dans la reconversion des zones portuaires : d'autres possibilités ?</i>	140
CONCLUSIONS	142
BIBLIOGRAPHIE	148

AVANT-PROPOS : le parcours TPTI

Le programme TPTI est, par essence, multiculturel et pluridisciplinaire. Ayant pour objectif d'étudier l'histoire des techniques et des sciences, le phénomène de l'industrialisation et ses répercussions culturelles et sociales, ainsi que la transformation de l'espace et du territoire par l'actions humaine, le master TPTI offre une opportunité large et unique de comprendre le patrimoine technique et industriel dans toute sa complexité.

Basée sur les prémisses du master TPTI, la formation de l'auteur en architecture et urbanisme, et son expérience antérieure dans le travail lié à la préservation des paysages culturels dans les centres urbains de villes portuaires telles que Rio de Janeiro (Brésil) et Copenhague (Danemark), la proposition de mémoire a pris forme dans des études sur le paysage industriel des ports et la nécessité de comprendre les aspects de sa transformation constante et son impact sur la qualité de la vie dans les villes.

La formation académique de l'auteur en architecture et urbanisme a eu un impact significatif sur l'interprétation des thèmes principaux de cette thèse, puisqu'une attention particulière est accordée aux aspects physiques et morphologiques de la ville dans l'analyse du paysage et de la relation avec les thèmes de la préservation culturelle, axée sur les plans urbains, les politiques publiques concernant le patrimoine culturel et les relations entre les institutions publiques et les acteurs privés impliqués dans la gestion des villes et des ports.

L'organisation de cette thèse reflète le profil de l'auteur, les chapitres étant structurés pour aborder d'abord une perspective théorique sur les villes portuaires et leur transformation par l'industrialisation. Ensuite, l'étude de cas principale se concentre sur la zone portuaire de Rio de Janeiro et ses particularités. Un chapitre est dédié aux études de cas complémentaires, analysant les aspects physiques et morphologiques des villes, les plans d'urbanisme et le système de protection juridique du patrimoine culturel dans chaque pays, ainsi que les critiques des transformations portuaires récentes. Enfin, la conclusion résume les réflexions de la recherche.

Le patrimoine industriel englobe les éléments qui structurent le territoire, tels que les bâtiments, les objets, les pratiques, les gestes, les langages et les modes de vie liés à la production industrielle et au mode de vie qui lui est associé. Dès avant la révolution industrielle du XVIIe siècle, des activités telles que la production artisanale, la manufacture et les petites usines, ainsi que la construction de moyens de transport et de réseaux commerciaux, ont provoqué d'importantes transformations dans les modes de vie, les structures sociales, les cultures et les territoires. Mais

c'est à partir de cette période que l'évolution des techniques de production, la mécanisation et le développement de nouvelles sources d'énergie comme le charbon, la vapeur et l'électricité ont marqué les premières phases de l'industrialisation. Ces transformations ont été constantes et ont radicalement transformé le mode de vie prédominant jusqu'alors, qui était essentiellement rural et basé sur l'agriculture, en un nouveau scénario urbain, concentré autour des grands centres industriels, les villes.

Les villes existaient déjà, même si elles étaient un phénomène rare, surtout lié au développement commercial. Les ports ont joué un rôle central en tant que centres d'échange de produits, de cultures et de populations, s'imposant comme le cœur traditionnel des villes. Cette interaction entre le commerce maritime et le développement urbain a donné naissance aux villes portuaires, qui se sont imposées comme d'importants nœuds de connexion et d'échange économique, culturel et social.

L'héritage des villes et des ports traditionnels dans différents pays et cultures au fil du temps constitue un patrimoine culturel précieux. Cependant, cet héritage a été radicalement affecté par l'essor de la technique et de l'industrie, ce qui a entraîné des transformations territoriales, urbaines et économiques majeures. Afin de s'adapter à l'échelle de production, aux nouvelles techniques portuaires et à la logistique maritime, ainsi qu'à la nécessité de voyager sur une grande distance en raison de la mondialisation, de nombreuses villes portuaires ont fait l'objet de rénovations, d'extensions et même de délocalisations. Ces changements reflètent non seulement l'évolution des techniques industrielles, mais aussi les interactions complexes entre le développement urbain, l'économie mondialisée et la préservation du patrimoine culturel.

Ces transformations constantes dans les zones portuaires ont entraîné des changements radicaux dans la morphologie urbaine et le paysage des villes portuaires. Ce processus crée un paradoxe de préservation, où le développement technique constant et la transformation territoriale ont lieu dans des espaces qui sont historiquement liés à la formation des villes, et donc comme un lieu de mémoire pour les villes. Ainsi, les zones portuaires deviennent des lieux où le passé et le présent s'entremêlent de manière complexe, remettant en question la notion traditionnelle de préservation et exigeant des approches adaptées qui tiennent compte à la fois de l'histoire et des besoins contemporains en matière de développement et de durabilité des villes dans lesquelles elles sont situées.

La reconnaissance du paysage culturel dans les villes portuaires, en particulier dans leurs centres historiques et donc dans leurs zones portuaires et leurs ports, que ce soit en totalité ou en partie, a déjà été explorée. Cependant, une discussion complète sur le paysage portuaire, qui est à la fois urbain, culturel et industriel, fait toujours défaut. Une hypothèse, qui sera abordée dans cette thèse,

est de comprendre les zones portuaires non seulement comme des infrastructures majeures de transport et de logistique (si le port est encore actif), mais aussi comme un site « *vague* » à exploiter par la spéculation immobilière urbaine (dans le cas des ports obsolètes, dont les activités ont été délocalisées sur d'autres territoires), ou encore comme des sites historiques du patrimoine industriel et comme un paysage industriel et un territoire d'expérimentation technique.

Les paysages portuaires nécessitent une adaptation spatiale constante de la part des ingénieurs, des architectes et des urbanistes. C'est pourquoi la législation urbaine et les plans de gestion des villes doivent inclure des aspects spécifiques de la gestion des paysages et des territoires industriels. Cela implique de reconnaître l'importance non seulement du patrimoine historique, mais aussi des dynamiques industrielles et culturelles en constante évolution dans cet espace, en promouvant une approche plus intégrée et adaptative de la préservation et de la gestion de ces zones.

Cette hypothèse suggère que les zones portuaires représentent non seulement un patrimoine historique, mais aussi un champ dynamique d'expérimentation et d'innovation urbaines. Dans le contexte des besoins du XXI^e siècle, cette approche devient encore plus pertinente. Il est non seulement crucial de préserver l'histoire et le passé de ces zones, mais aussi de relever les défis urgents du changement climatique et de la soutenabilité. En outre, il est essentiel d'atténuer les impacts des transformations urbaines majeures, telles que la croissance démographique et l'intensification des activités économiques, tout en cherchant à maintenir, voire à rétablir, l'habitabilité des grandes villes. En ce sens, les zones portuaires peuvent jouer un rôle fondamental en tant qu'espaces multifonctionnels qui intègrent non seulement des éléments historiques et culturels, mais aussi des solutions innovantes aux défis contemporains, contribuant ainsi au développement urbain durable et à la résilience des villes.

Le master TPTI était essentiel pour mieux comprendre ces idées et pour se rendre compte des défis que représentent la préservation et la gestion du patrimoine industriel, et la manière dont le domaine de l'architecture et de l'urbanisme peut contribuer au domaine des études sur le patrimoine culturel. Le semestre à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (France) a abordé des questions fondamentales sur l'histoire des techniques, fournissant des outils pour comprendre l'impact des sciences et des techniques sur les sociétés contemporaines, de la production à la transmission des connaissances et leur rôle dans le développement des espaces sociaux.

Le master se concentre également sur l'aspect architectural et urbain du patrimoine industriel pendant le semestre à l'Université de Padoue (Italie), en explorant sa relation avec divers domaines multidisciplinaires tels que l'anthropologie, l'archéologie et l'économie, et en présentant des études

de cas qui mettent en évidence des projets de conservation, de gestion et de promotion culturelle, en particulier dans le nord de l'Italie et dans ses districts industriels.

Le semestre à l'Université d'Évora (Portugal) s'est concentré sur l'histoire et la patrimonialisation des paysages techniques et culturels, cherchant à comprendre les transformations économiques et sociales de ces espaces et à aborder l'innovation, la diversité et la préservation de l'identité territoriale. Cette approche comprenait des aspects théoriques et pratiques, tels que l'identification des paysages, les sondages sur le terrain et le développement d'outils de gestion et de valorisation du patrimoine culturel.

Comme prévu dans le programme de master TPTI, la mobilité spéciale à l'Université de Kagoshima (Japon) a permis d'acquérir une expérience pratique et de réaliser des études théoriques sur la relation entre la préservation du patrimoine culturel et naturel internationalement reconnu et sa gestion locale dans le contexte japonais. Cette expérience unique a permis un contact direct avec la planification urbaine au Japon, l'architecture traditionnelle japonaise et son système juridique de protection et de sauvegarde, qui diffère considérablement des systèmes que l'on trouve sur le continent européen et même au Brésil. Au Japon, la préservation culturelle est abordée sous l'angle unique de l'authenticité, où les connaissances techniques et l'harmonie de l'ensemble site-architecture-art prévalent sur l'objet physique individuel lui-même. Cela permet de comprendre que le patrimoine matériel et immatériel est un élément unique, capable d'être préservé grâce à l'opportunité permanente d'être recréé. Le contact direct avec les membres de la préfecture de Kagoshima responsables de la gestion des sites du patrimoine culturel mondial sur le territoire, ainsi qu'avec la communauté locale engagée dans la préservation des quartiers de samourais à Izumi, a offert une occasion unique d'observer un système de sauvegarde efficace, participatif et innovant dans la gestion des sites historiques anciens, tout en permettant la modernisation et la promotion d'un tourisme plus soutenable.

Toutes ces expériences au contenu hautement spécialisé ont été fondamentales dans la préparation de cette mémoire, pour structurer les questions et le problème des villes contemporaines et de la préservation culturelle, pour découvrir des ports d'autres mers comme études de cas et pour toutes les connaissances partagées entre les collègues, les enseignants et les collaborateurs du master TPTI.

INTRODUCTION

Les zones portuaires sont souvent caractérisées par leur paysage et leur patrimoine industriel, qui reflètent l'histoire, le patrimoine culturel et les activités économiques de toute une ville, d'un territoire et même d'un pays, compte tenu de son histoire économique. Ces lieux sont les témoins du passé industriel d'une communauté et sont donc considérés comme des sites historiques importants, mais aussi comme des espaces pour le développement économique et social de la ville. Cependant, à mesure que les villes se développent et cherchent à s'adapter aux changements du XXI^e siècle, des plans de transformation urbaine visant à revitaliser ces zones portuaires voient le jour, entraînant souvent des conflits avec la protection juridique du paysage.

La particularité des zones portuaires, que nous considérons ici comme le port et ses abords immédiats (les quartiers et districts autour des infrastructures portuaires officielles), inclut la présence éventuelle des vestiges du patrimoine industriel, qui font donc partie de l'histoire de la ville et constituent tout ou partie d'un périmètre du paysage culturel local.

L'intention de considérer non seulement le port, mais aussi ses quartiers environnants, et de les appeler « *zones portuaires* », réside principalement dans le fait que l'occupation de cet espace a été façonnée par l'activité économique des ports, et qu'il a rarement été perçu comme des territoires de la vie quotidienne, au-delà de sa fonction technique de port. Pendant plusieurs siècles, les ports et leurs quartiers environnants ont formé des systèmes dont les activités étaient presque consubstantielles, créant une logique d'interdépendance et de complémentarité. Espaces d'échanges et de flux, l'organisation sociale et spatiale des zones portuaires s'est articulée autour de leurs activités commerciales et, plus tard, industrielles, mais aussi comme espaces d'habitat, de loisirs et d'institutions publiques et privées nécessaires aux travailleurs portuaires. La zone portuaire est donc la concentration entre le port et ses infrastructures techniques et les quartiers environnants qui servent de transition entre un espace purement technique et la ville.

Les zones portuaires ont fait l'objet de nombreuses restructurations et améliorations spatiales afin de s'adapter à l'évolution du commerce maritime et de fournir des espaces fonctionnels pour faciliter le commerce et la production. L'évolution du commerce maritime et l'offre d'espaces fonctionnels pour faciliter le commerce et la production ; cependant, ces projets urbains successifs n'ont jamais été intéressés par l'amélioration des conditions de vie des résidents des zones portuaires environnantes et du centre historique de la ville si proche de ce territoire.

Le manque de reconnaissance de l'espace bâti des zones portuaires s'est révélé de manière particulière avec le démantèlement de l'économie portuaire au cours du XXe siècle. A partir des années 1960, le phénomène de conteneurisation et la modernisation des navires ont imposé le déplacement des activités portuaires en dehors des zones urbaines. D'autre part, la croissance urbaine, ainsi que l'internationalisation des marchés, ont induit la migration des activités industrielles en dehors des limites des zones portuaires. Le dynamisme de ces régions, fondé sur l'articulation étroite entre leurs activités portuaires et industrielles, est entré dans une longue période de déclin économique.

C'est dans ce contexte que plusieurs projets de transformation urbaine (requalifications, revitalisations, reconversions, restaurations, entre autres) sont proposés par l'administration des villes afin de proposer des alternatives pour le développement socio-économique des zones historiques et, dans le cas des zones portuaires historiques, l'obsolescence et l'abandon de leurs installations industrielles. Il est également nécessaire de considérer que le site et les structures de ces zones portuaires sont déjà reconnus comme patrimoine culturel pour l'histoire et la culture de la ville et du territoire. Il s'agit donc de zones déjà prises en compte dans la législation sur la protection culturelle et les plans de développement local, selon le cadre juridique de chaque pays.

L'objectif de cette recherche est d'étudier la contradiction entre la pratique de la protection juridique du paysage culturel des zones portuaires et les plans d'urbanisme actuels pour ces zones, ainsi que leur relation avec la ville contemporaine et ses nouvelles demandes de transformation. L'étude se concentrera sur l'analyse du paysage industriel des zones portuaires, compte tenu de son importance historique et des défis auxquels sont confrontés les projets de transformation urbaine dans ces localités. La recherche vise à comprendre les tensions et les conflits entre la préservation du patrimoine industriel et les intérêts du développement urbain, ainsi qu'à proposer des solutions possibles pour réconcilier ces aspects.

Objet d'Étude et Cadre Temporel

Le port de Rio de Janeiro est un objet d'étude pertinent en raison de son importance historique, des processus de transformation urbaine en cours, de la complexité et de la diversité du paysage portuaire et de sa pertinence contemporaine dans le débat sur la préservation du patrimoine industriel et la revitalisation urbaine.

Nous soulignons trois aspects à prendre en compte dans ce choix, et qui aideront également à choisir des études de cas comparatives d'autres zones portuaires pour ce mémoire :

Importance historique et le patrimoine industriel : le port de Rio de Janeiro a joué un rôle fondamental dans l'histoire du Brésil, en particulier pendant les périodes coloniale et impériale, mais aussi de la République au XX^{ème} siècle. Il a été l'un des principaux ports d'entrée et de sortie des marchandises et des personnes, contribuant au développement économique et culturel de la ville et du pays dans son ensemble. Son importance historique en fait un exemple significatif du paysage industriel des zones portuaires.

Transformation urbaine et la protection juridique du paysage : le port de Rio de Janeiro a été la cible de plans de transformation urbaine au cours des dernières décennies. Des projets récents, tels que « *Porto Maravilha* », visent à revitaliser la zone portuaire en la transformant en un nouveau centre économique et touristique. Ces initiatives ont un impact direct sur le paysage industriel du port et peuvent poser des problèmes pour concilier la protection juridique du paysage et les intérêts du développement.

Complexité et diversité du paysage industriel : le port de Rio de Janeiro est une zone portuaire complexe et diversifiée, avec une combinaison d'éléments historiques, de structures industrielles et d'activités commerciales et culturelles. Cette diversité offre un champ d'étude riche pour comprendre les tensions entre la protection du paysage et les plans de transformation urbaine, en explorant les différents besoins et intérêts en jeu.

Pertinence contemporaine pour les études des zones portuaires et de leurs transformations paysagères successives : L'étude du port de Rio de Janeiro en tant qu'objet de recherche est pertinente aujourd'hui, car le débat sur la préservation du patrimoine industriel et la transformation urbaine durable est de plus en plus important. Comprendre les défis et les stratégies adoptés dans le contexte du port de Rio de Janeiro peut fournir des indications précieuses pour d'autres villes confrontées à des dilemmes similaires. L'expérience d'autres ports dans un contexte similaire peut également aider à comprendre les transformations et les impacts du paysage industriel de la zone portuaire sur la ville de Rio de Janeiro. Cette analyse doit prendre en compte l'histoire de la ville portuaire, ses activités portuaires, ses dimensions, le contexte de l'arrière-pays et les intentions des projets urbains récents dans la zone portuaire.

Problème et Question

Le problème de recherche qui guide cette étude est le suivant : **existe-t-il une contradiction entre la pratique de la protection juridique du paysage des zones portuaires et les plans d'urbanisation actuels ?** Bien qu'il existe des règlements et des lois visant à protéger le paysage et le patrimoine industriel de ces zones, les projets de transformation urbaine semblent éprouver des difficultés à concilier ces lignes directrices avec les intérêts du développement et de la modernisation.

Donc, deux questions principales se posent : **comment le développement urbain dans les régions de front d'eau, historiquement et culturellement liées à la formation des villes, est-il abordé, en particulier par ceux qui travaillent sur la préservation du patrimoine culturel et la gestion urbaine, lorsque ces zones portuaires sont désignées comme zones de patrimoine ou de paysages culturels ?**

Et maintenant, **quelles sont les meilleures stratégies pour développer la ville et le territoire et en même temps préserver sa culture et sa mémoire ?**

Les résultats de cette étude devraient permettre de mieux comprendre la contradiction entre la pratique de la protection légale du paysage des zones portuaires et les plans d'urbanisation actuels. En outre, on espère que l'identification de bonnes stratégies pourront contribuer à une approche plus intégrée et équilibrée de la transformation urbaine de ces zones, en tenant compte à la fois de la préservation du patrimoine industriel et des besoins du développement urbain et de la modernisation.

Objectifs

1. Comprendre le **paysage et le développement urbain à Rio de Janeiro** :
 - Analyser l'évolution du paysage urbain de Rio de Janeiro, depuis sa fondation jusqu'à aujourd'hui, en identifiant les principales transformations qui se sont produites au fil du temps, mais en se concentrant sur la période comprise entre la seconde moitié du XIXe siècle et le XXe siècle, période à laquelle le port a connu d'importantes réformes de modernisation.
 - Étudier les facteurs et les acteurs impliqués dans le développement urbain de la ville, y compris les aspects historiques, sociaux, économiques, politiques et culturels. En mettant

en évidence les éléments naturels et les infrastructures urbaines qui ont permis l'implantation, l'expansion et la modernisation des activités industrielles du port. Par exemple, manière dont la relation intrinsèque entre la ville et les masses d'eau, qu'il s'agisse des fleuves ou de la mer, influence directement l'aménagement et l'expansion du port. Et la présence du chemin de fer pour établir une connexion efficace entre le port et la ville, jouant un rôle fondamental dans la division de ces deux zones.

- Étudier les plans d'urbanisation actuels et leurs lignes directrices pour la transformation des zones portuaires, en se concentrant sur la même cadre temporelle.
2. Comprendre **la protection juridique du paysage au Brésil et comment cette protection est mise en pratique** :
 - Analyser la législation brésilienne relative à la protection du paysage, couvrant à la fois les aspects généraux et spécifiques des zones portuaires, s'il en est fait mention.
 - Étudier comment la protection juridique du paysage est appliquée dans la pratique, en considérant les mécanismes juridiques, les politiques publiques et les organismes responsables de leur mise en œuvre.
 3. Comprendre **les tensions et les conflits qui surgissent entre la protection légale du paysage et les projets de transformation urbaine** :
 - Analyser les lois brésilienne et d'autres pays choisis comme étude de cas concernant diverses expériences de transformation urbaine de zones portuaires, comme France, Italie, Portugal et Japon, et les règlements existants visant à protéger le paysage et le patrimoine culturel des zones portuaires.
 - Identifier les principaux défis à relever pour concilier les intérêts de préservation du paysage industriel et de développement dans ces zones.
 4. Examiner les **objectifs et la mise en œuvre des projets de transformation urbaine, mettant en évidence la prise en considération du patrimoine et du paysage industriel des zones portuaires** :

- Examiner les propositions des projets de transformation urbaine par rapport à la préservation du patrimoine et du paysage des zones portuaires, ou même si elles n'ont pas été proposées.
- Évaluer s'il y a ou non un souci de la part de ces projets de transformation urbaine de maintenir ou d'altérer le patrimoine culturel de ces territoires tout en poursuivant le développement urbain.
- Évaluer s'il existe des convergences ou des divergences entre les législations protégeant le paysage ou le patrimoine industriel par rapport à la proposition et à l'exécution de projets urbains.

Formulation d'hypothèses

L'hypothèse sous-jacente est que les conflits entre la préservation des paysages culturels et les plans de transformation urbaine se produisent en raison de l'incompatibilité possible entre la protection juridique, principalement axée sur le patrimoine et les paysages culturels et historiques, et les particularités du patrimoine et des paysages industriels. Plus précisément, l'hypothèse soutient que la protection juridique existante peut ne pas prendre en compte les caractéristiques et les besoins spécifiques du paysage industriel, en particulier dans les zones portuaires.

Les zones portuaires sont des zones soumises à des transformations spatiales constantes en raison des mises à jour technologiques et logistiques liées aux activités portuaires. En outre, ces zones sont fondamentales d'un point de vue économique et stratégique pour l'aménagement des villes et des territoires. Cependant, la protection juridique existante, au Brésil (concernant le cas de la zone portuaire de Rio de Janeiro), tend à se concentrer principalement sur la préservation du patrimoine culturel et historique, négligeant les particularités du paysage industriel dans les zones portuaires.

Cette incompatibilité entre la protection juridique, au Brésil (concernant le cas de la zone portuaire de Rio de Janeiro), et les caractéristiques du paysage industriel peut entraîner des conflits, car les plans de transformation urbaine peuvent chercher à moderniser et à reconfigurer les zones portuaires, ce qui implique souvent la suppression ou l'altération physique ou symbolique d'éléments historiques et culturels liés aux caractéristiques industrielles des ports.

Le lien entre *l'hypothèse* et le *problème* et les *questions* à vérifier sont :

Existe-t-il une contradiction entre la pratique de la protection juridique des différents pays du paysage des zones portuaires et les plans d'urbanisation actuels ?

Donc, *deux questions principales* se posent :

Quelles sont les meilleures stratégies pour développer la ville et le territoire et en même temps préserver sa culture et sa mémoire ?

Une approche efficace consiste à aligner les plans d'urbanisme et de planification territoriale sur les politiques et les instruments de préservation et de conservation du patrimoine culturel. Cela nécessite une évaluation minutieuse pour déterminer si ces plans sont conformes ou non à ces politiques et instruments de préservation.

Et comment le développement urbain dans les régions de front d'eau, historiquement et culturellement liées à la formation des villes, est-il abordé, en particulier par ceux qui travaillent sur la préservation du patrimoine culturel et la gestion urbaine, lorsque ces zones portuaires sont désignées comme zones de patrimoine ou de paysages culturels ?

Les zones portuaires sont des paysages industriels dont la planification et la gestion sont définies comme faisant partie de la gestion du patrimoine culturel de la ville. Ainsi, les plans de transformation urbaine proposés vont à l'encontre de la préservation et de la conservation du patrimoine culturel en ne tenant pas compte des aspects de ces zones en tant que patrimoine et paysage industriels.

Recherche bibliographique

Cette étude utilisera une approche qualitative, impliquant une revue de la littérature existante, une analyse documentaire des lois, des règlements et des plans d'urbanisation de la ville, ainsi que des études de cas de zones portuaires spécifiques. Ainsi que diverses sources d'études pour la recherche sur les projets de transformation du port, les projets urbains et architecturaux, et la documentation associée.

Les sources utilisées dans cette recherche comprennent des **études scientifiques et des publications spécialisées**, telles que des thèses et des mémoires scientifiques, traitant de la transformation urbaine et de la préservation du patrimoine dans les zones portuaires, ainsi que des

livres, des articles universitaires et des revues d'architecture et d'urbanisme abordant les projets de rénovation urbaine et de développement portuaire. Des **rapports d'organisations non gouvernementales**, produits par des ONG et des groupes de préservation du patrimoine qui suivent et évaluent les projets de revitalisation, ont également été examinés. Le **matériel audiovisuel**, comprenant des documentaires et des vidéos, illustre visuellement l'impact des projets de réaménagement portuaire sur les paysages urbains et culturels. Les **documents administratifs**, tels que les rapports des auditions publiques et les avis de la communauté locale sur les projets de transformation urbaine, ont également été analysés. Ils possèdent également des **sites web et des plateformes de diffusion** fournissant des informations et des rapports pertinents sur les organismes gouvernementaux, les ONG et les organisations participant aux projets. Enfin, les **périodiques locaux**, y compris les journaux, les magazines et les médias locaux, ont couvert les discussions et l'avancement des projets de transformation urbaine dans les zones portuaires.

Sources

L'utilisation de sources historiques est fondamentale pour comprendre la transformation historique du paysage, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, ces sources donnent un aperçu direct des événements et des processus qui ont façonné le paysage au fil du temps, ce qui permet de mieux comprendre les changements qui ont eu lieu. En outre, les sources historiques replacent ces transformations dans leur environnement social, politique, économique et culturel, ce qui permet d'identifier les facteurs à l'origine de ces changements.

En analysant des documents historiques et administratives, des témoignages, et d'autres matériaux historiques, il est possible de reconstruire des récits détaillés sur l'évolution du paysage, de comprendre les motivations des interventions humaines et d'examiner l'impact de ces transformations sur la société au fil du temps. Ces sources permettent également de comparer différentes périodes historiques, révélant des schémas de changement, des continuités et des ruptures dans le paysage à travers le temps.

Les types de documents historiques à considérer comme sources incluent des **registres officiels**, des **rapports de voyage**, des **journaux et des magazines**, ainsi que des **cartes et des iconographies** documentant l'évolution de la zone portuaire de Rio de Janeiro et des études de cas au fil du temps. Ils englobent également des **plans d'urbanisme et des documents de zonage** de la ville de Rio de Janeiro ainsi que d'autres études de cas.

Législation relative à la protection du patrimoine urbain et culturel (à prendre en compte dans le système juridique de chaque pays concerné par une étude de cas, car il se peut que la zone portuaire et le port proposés comme étude de cas soient sauvegarder par différents niveaux de protection au niveau local, national et international). Dans le cas de Rio de Janeiro, la combinaison de ces sources fournira une vue d'ensemble de l'évolution du paysage, des projets de transformation du port, de leur impact sur la ville et de la prise en compte de la préservation du patrimoine et des caractéristiques originales des zones portuaires.

Pour cette recherche, **les archives** énumérés ci-dessous ont été consultées au Brésil, en France et au Portugal, en raison de leur pertinence par rapport au contexte géographique et historique des études de cas examinées. Il est important de noter que la priorité a été donnée aux archives accessibles en personne pendant la période du master TPTI entre la France et le Portugal, ainsi qu'aux archives numérisées disponibles sur les sites web et les outils de recherche des respectives bibliothèques.

Brésil :

- Bibliothèque Nationale du Brésil ;
- Archive général de la ville (« *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro* ») ;
- Les archives de la municipalité (« *Prefeitura Municipal da Cidade do Rio de Janeiro* ») ;
- Institut National du Patrimoine Artistique et Historique du Brésil (IPHAN)

Portugal :

- Bibliothèque Nationale de Portugal

France :

- Bibliothèque National de France « *Gallica* » ;
- Archives Municipales du Havre ;
- Archives de la Seine-Maritime à Rouen.

Méthodologie

Pour traiter efficacement les questions liées à la transformation urbaine contemporaine dans les zones portuaires et à la protection de leur paysage industriel, la recherche utilisera une variété d'approches comprenant la méthode analytique. Pour traiter efficacement les questions liées à la

transformation urbaine contemporaine dans les zones portuaires et à la protection de leur paysage industriel, la recherche utilisera une variété d'approches, y compris la **méthode analytique**. Cette méthode vise à comparer les différentes sources collectées afin d'identifier les principaux changements survenus dans le paysage des ports étudiés au fil du temps et le développement industriel et technique qui s'y est produit. Cette confrontation des sources et la reconstitution des événements permettront de comprendre l'impact de l'industrie sur le paysage et la culture locale, ainsi que de comprendre les précédents des projets de transformation urbaine en cours aujourd'hui.

En effectuant des comparaisons détaillées entre les sources, telles que les documents et les preuves cartographiques et iconographiques, il sera possible d'identifier les tendances, les changements et les défis dans les projets de transformation urbaine et la protection juridique du paysage, qu'il y ait eu un changement avant ou après les projets.

Les approches de cette **méthode analytique** comprennent plusieurs étapes clés. D'abord, une **analyse de documents** officiels, des réglementations urbaines, des plans d'urbanisme et des rapports gouvernementaux relatifs aux projets de transformation urbaine dans les zones portuaires est réalisée. Cette analyse documentaire est essentielle pour identifier les politiques et lignes directrices qui guident les projets de revitalisation portuaire. Ensuite, une **analyse des cartographies et iconographies** utilise des cartes historiques et actuelles pour retracer l'évolution des zones portuaires dans le temps, permettant d'identifier les changements dans le paysage urbain et la distribution des activités portuaires. Cette étape inclut également l'examen d'images, de photographies et d'illustrations historiques documentant l'évolution des zones portuaires, fournissant des informations précieuses sur l'impact des projets de transformation urbaine passés et présents.

L'investigation d'une **diversité de sources**, telles que dossiers historiques, cartographies, iconographies, plans d'urbanisme et législation, vise à comprendre les transformations des zones portuaires au fil du temps et leur impact sur le paysage industriel des ports. La **contextualisation du territoire et du paysage** prend en compte les aspects historiques, culturels, sociaux et environnementaux pour offrir une compréhension systémique des transformations urbaines. Enfin, une présentation claire et accessible des résultats, incluant cartes, images et illustrations, facilite la compréhension du lecteur.

Une **méthode comparative** entre différents ports est pertinente pour étayer les analyses des sources de l'étape méthodologique précédente. Les ports du monde entier abordent le développement urbain et la protection du paysage dans leurs zones portuaires de différentes

manières. La comparaison de ces perspectives permet une analyse approfondie des stratégies les plus efficaces et des pratiques réussies, ainsi que l'identification des mauvaises pratiques et des défis à éviter.

De plus, le contexte culturel et historique joue un rôle fondamental dans la planification urbaine, et chaque région possède son propre patrimoine culturel et historique, défini par ses propres cadres juridiques. La comparaison de différentes études de cas de zones portuaires nous permet de comprendre comment ces traditions et ces souvenirs sont pris en compte dans les stratégies de développement urbain.

Une autre raison importante est la diversité des défis auxquels les différentes villes et leurs ports sont confrontés. Ces défis peuvent aller de la préservation du patrimoine à des questions environnementales ou économiques. En comparant ces défis et les décisions mises en œuvre, il est possible de mieux comprendre comment aborder des problèmes similaires dans des contextes différents.

L'application de la **méthodologie de l'étude de cas comparative** sera guidée par trois lignes directrices principales. Tout d'abord, une **compréhension large du phénomène** permet de comparer différentes zones portuaires afin d'obtenir une vision globale. Chaque zone présente des particularités historiques, géographiques, politiques et socio-économiques uniques. En analysant plusieurs cas, il est possible d'identifier des modèles, des tendances et des défis communs, ainsi que des aspects spécifiques liés au contexte.

Ensuite, **l'identification des meilleures pratiques** en matière de préservation des paysages industriels, de transformation urbaine et de gestion du patrimoine culturel est cruciale. La comparaison des études de cas permet d'évaluer l'efficacité, l'efficience et la durabilité des différentes approches adoptées. Enfin, **les enseignements tirés** d'autres cas sont essentiels pour identifier les stratégies réussies et les défis rencontrés. En examinant des zones portuaires ayant vécu des processus similaires, il est possible de déterminer les approches possibles pour gérer les conflits entre la préservation et le développement urbain.

Études de cas pour l'application de la méthode comparative : les ports sélectionnés

Port du Havre (Le Havre, France)

Le port du Havre est l'un des principaux ports maritimes de France, situé en Normandie. Il est un point d'entrée important pour le commerce international avec des activités variées, y compris les conteneurs, les marchandises en vrac, les produits pétroliers, les automobiles et les navires de croisière.

Ces dernières années, le port du Havre s'est concentré sur l'amélioration de la connectivité et le développement soutenable de sa zone portuaire. Un exemple de projet urbain récent est la création d'un nouveau quartier résidentiel et commercial appelé « *Docks Vauban* » (qui fait partie du projet du « *Grand Quai du Havre* »), qui a transformé d'anciens entrepôts portuaires en espaces modernes avec un mélange de logements, de commerces, de culture et de loisirs.

Le Havre est une étude pertinente pour la recherche pour plusieurs raisons. Premièrement, le projet du Grand Quai représente un développement majeur dans la région, suscitant des questions sur son impact potentiel sur la protection juridique du site de « *Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret* » et reconnu par l'UNESCO en 2005. Étant donné que Le Havre est un site classé, il est crucial de comprendre comment ce projet pourrait influencer sa préservation et son intégrité en tant que site patrimonial mondial.

Ainsi, l'étude du port du Havre offre une opportunité unique d'explorer les défis et les opportunités liés à la gestion des sites patrimoniaux dans un contexte de développement urbain et de dynamique portuaire en évolution constante.

Port de Gênes (Italie)

Le port de Gênes est l'un des plus grands ports d'Italie et de la mer Méditerranée, important centre commercial et logistique traitant diverses marchandises, y compris conteneurs, vrac, automobiles et produits pétrochimiques. Ces dernières années, le port de Gênes a fait l'objet d'une série de projets urbains visant à requalifier et à revitaliser sa zone portuaire.

Le choix du port de Gênes comme étude de cas pour la recherche est pertinent en raison des similitudes et des différences qui peuvent être explorées par rapport au port de Rio de Janeiro. Les deux ports sont d'importants centres commerciaux et logistiques, situés dans des régions urbaines

importantes, ils ont divers projets de transformation urbaine liés à l'industrie de la culture et du divertissement et ils ont des sites du patrimoine culturel mondial à proximité des zones portuaires (« *Gênes, les Strade Nuove et le système des palais des Rolli* », reconnu par l'UNESCO en 2006).

Étudier le port de Gênes permet de comparer avec le port de Rio de Janeiro, tous deux constituant d'importants centres commerciaux et logistiques, avec des projets de transformation urbaine et des sites du patrimoine culturel mondial. Les recherches pourraient explorer comment les contextes politiques, socio-économiques et culturels influencent ces projets, ainsi que leur impact sur les communautés locales.

Port de Lisbonne (Portugal)

Le port de Lisbonne, le plus grand port du Portugal, est situé dans la capitale du pays. C'est un port polyvalent qui traite divers types de marchandises, comme les conteneurs, les marchandises en vrac, les voitures et les bateaux de croisière. Il joue également un rôle important dans le tourisme. Récemment, le port a bénéficié de plusieurs projets de rénovation urbaine.

Certains projets de transformation urbaine, comme « *Cais do Sodré* » par exemple, a redynamisé la zone des quais en y créant une zone de divertissement avec des restaurants, des bars, des boutiques et des espaces culturels. Des efforts ont également été faits pour améliorer l'accessibilité et l'intégration du port à la ville, notamment par la construction de nouvelles lignes de transport public et de pistes cyclables.

L'étude de cas du port de Lisbonne met en évidence la complexité de la relation entre le port et la ville, en montrant comment les institutions gouvernementales et les attentes sociales façonnent cette dynamique. En outre, les nouveaux plans d'urbanisme tentent d'équilibrer leurs objectifs économiques avec les exigences sociales et environnementales de la communauté locale, en transformant la zone urbaine de leurs zones portuaires.

Port de Yokohama (Japon)

Le port de Yokohama, situé dans la région de Kantō près de Tokyo (cette région est considérée comme le centre de la politique et de l'économie du Japon), est un port de commerce international moderne. Il est connu pour ses infrastructures de haute technologie et ses grands terminaux à conteneurs. Intégré à la ville, il comprend des zones industrielles comme Keihin et des attractions récréatives telles que des parcs et musées.

Port « super » à conteneurs, Yokohama a été modernisé depuis l'après-guerre, adoptant les nouvelles techniques portuaires et logistiques. Depuis les années 1980, d'importants investissements ont également été réalisés pour développer des projets culturels et récréatifs le long de la côte, incluant des musées sur l'histoire maritime. Ces dernières années, d'importants projets de développement urbain ont transformé le front d'eau, notamment avec la création de « *Minato Mirai 21* » et la rénovation de la jetée d'Osanbashi. Ces initiatives visent à moderniser le port tout en préservant son histoire, et ainsi améliorer l'accès et la connectivité.

Cependant, des critiques sont émises concernant la priorité accordée aux intérêts commerciaux au détriment du patrimoine culturel et historique. La destruction des paysages traditionnels et les impacts environnementaux, tels que la pollution et les embouteillages, suscitent des inquiétudes. Par ailleurs, un manque de consultation publique dans le processus de planification est dénoncé.

Structure du mémoire

La structure de ce mémoire est la suivante : tout d'abord, l'avant-propos est présenté. Il détaille le déroulement du programme de master TPTI, qui a façonné le développement de la recherche proposée, influencé le choix des études de cas et, entre autres, permis un échange positif de connaissances avec tous les collaborateurs, les étudiants et les professeurs du programme de master qui ont eu un impact sur ce travail final.

Ensuite, l'introduction présente les principaux aspects de l'organisation de la recherche. Des détails sont fournis sur *l'objet d'étude, le cadre temporel, le problème et la question, les objectifs, la formulation d'hypothèses, la recherche bibliographique, les sources, la méthodologie, les études de cas, l'état de l'art* et une *brève conclusion*. De cette manière, l'introduction clarifie la démarche adoptée pour le développement de la recherche et ses justifications, tout en détaillant l'état de l'art du thème de recherche du patrimoine culturel des villes ports et de la gestion urbaine.

Le **Chapitre 1 : Les paysages portuaires**, présente un premier aperçu de ce que nous entendons par patrimoine portuaire, l'histoire des villes portuaires et leur développement urbain pour intégrer et s'adapter aux activités portuaires et commerciales. Il aborde également la relation entre le paysage et le port, les moments historiques qui ont laissé des vestiges archéologiques des cultures de l'Antiquité à la modernité, l'impact sur l'architecture portuaire, la morphologie urbaine, le développement et la diffusion des techniques portuaires, militaires et logistiques. Tous ces éléments sont considérés comme formant le patrimoine des ports et entraînent des répercussions

sur ce que l'on entend par ville portuaire et paysage portuaire, afin d'établir les liens nécessaires entre la gestion urbaine, la gestion du paysage et le patrimoine industriel. Le premier thème abordé est *1.1 Paysages culturels urbains : les villes-ports*, qui présente le concept de ville portuaire et son importance pour la compréhension des spécificités des zones portuaires traditionnelles de ces villes, en matière de préservation de leur patrimoine et de leur paysage culturel. Ce thème comprend les sous-thèmes *1.1.1. Paysage culturel urbain et patrimoine des ports*, *1.1.2. Le patrimoine des ports : les ports anciens, médiévaux et modernes*, et enfin *1.1.3. L'industrialisation et les nouveaux ports des XIXe et XXe siècles*. Ces deux derniers sous-thèmes présentent une brève chronologie des principales caractéristiques des ports et des villes portuaires de l'Europe ancienne, médiévale et moderne, ainsi que des Amériques, de l'Afrique et de l'Asie, et de leur impact sur l'architecture des ports, le paysage et les techniques développées, ainsi que sur leur diffusion. Ils présentent également une brève histoire de l'industrialisation des techniques et technologies portuaires et de leurs conséquences physiques sur les paysages des villes ports du monde entier.

Le **chapitre 1** se poursuit avec le thème *1.2. Les zones portuaires : patrimoine et changement du paysage*, présente la zone portuaire comme le port et les espaces d'interactions entre le port, la ville et le paysage sur la base des transformations physiques successives entre eux en raison des conséquences de l'industrialisation, de la mondialisation et des transformations politiques et économiques des XXe et XXIe siècles. Le premier sous-thème, *1.2.1 Destruction, conteneurisation et renouvellement urbain : les ports contemporains*, traite du développement des techniques de transport de conteneurs depuis les années 1960, qui ont transformé la morphologie des zones portuaires et l'architecture des ports. Dans le sous-thème *1.2.2 Un champ d'études patrimonial : de l'archéologie industrielle au paysage industriel*, nous présentons une brève chronologie du développement du concept de patrimoine industriel et de paysage industriel. Nous y soulignons l'importance de comprendre les spécificités de ce patrimoine culturel pour assurer une gestion viable du patrimoine culturel des villes portuaires et de leurs fronts d'eau. Le thème se termine par le sous-thème *1.2.3 Transformations urbaines contemporaines des fronts de l'eau (« waterfronts »)*, dans lequel nous discutons de la manière dont l'abandon et l'obsolescence du patrimoine industriel ont eu des répercussions sur les zones portuaires des villes portuaires, conduisant à une vague de projets de transformation urbaine majeurs liés à la rénovation, la revitalisation et la réaffectation de ces espaces importants dans le paysage de la ville portuaire. Nous verrons également comment le thème du patrimoine culturel est présent dans ces discours. Le chapitre s'achève sur le point *1.4. Conclusion du chapitre 1 : villes-port contemporaines et transformation du paysage*.

Le Chapitre 2 : La ville et le port du Rio de Janeiro : histoire, patrimoine et paysage est entièrement consacré à l'objet d'étude du mémoire, le port et la zone portuaire de Rio de Janeiro, Brésil. Le chapitre commence par un bref aperçu de l'histoire de la ville portuaire de Rio de Janeiro en 2.1. *Bref aperçu de l'histoire de Rio de Janeiro*. Dans 2.2. *La zone portuaire du Rio de Janeiro entre le XIX^{ème} et le XXI^{ème} siècles : des changements successifs du paysage*, nous détaillons les quatre principaux moments des transformations urbaines et paysagères majeures du port et de la zone portuaire de Rio de Janeiro, qui entraînent des répercussions majeures sur les processus de patrimonialisation du paysage portuaire et de l'architecture portuaire, à savoir 2.2.1. « *Cais do Valongo* » et « *Cais da Imperatriz* », le port colonial, 2.2.2. « *Doca da Alfândega* » et « *Docas Dom Pedro II* », le port impérial, 2.2.3. « *Reformas de 1906* », la grande modernisation du port e de la ville et 2.2.4. *Les conteneurs maritimes et le projet « Porto Maravilha*.

Le thème 2.3. *Le patrimoine et les paysages culturels au Brésil : panorama* présente comment le système de sauvegarde du patrimoine est conçu et réalisé au Brésil et quelles en sont les répercussions sur la conception du paysage qui sera ensuite adoptée par la municipalité de Rio de Janeiro, responsable de la gestion de ces sites. Dans la section 2.4. *Protection juridique des paysages et du patrimoine culturel à Rio de Janeiro : grands sites historiques sous gestion municipale*, qui présente le système de sauvegarde du paysage de la ville de Rio de Janeiro, très particulier par rapport aux autres régions du Brésil, qui a commencé par la délimitation de zones de protection de l'environnement culturel à partir de la zone portuaire et de son patrimoine bâti. Le chapitre se termine par le 2.5. *Conclusion du chapitre 2 : les tensions et les conflits liés à la faible compréhension du paysage industriel ; existe-t-il une gestion du paysage à Rio de Janeiro ?*, qui cherche à décrire un ensemble de faits qui caractérisent une faible compréhension des besoins du patrimoine industriel et du paysage, et donc du patrimoine des ports de Rio de Janeiro.

Dans le **chapitre 3 : Dynamiques portuaires actuelles et transformations urbaines d'une « autre mer » : présentation des études de cas**, nous présentons les quatre études de cas choisies pour la comparaison avec le port de Rio de Janeiro, 3.1. *Grand Port Maritime du Havre* (Le Havre, France), 3.2. *Porto di Genova* (Gênes, Italie), 3.3. *Porto de Lisboa* (Lisbonne, Portugal), et 3.4. *Port of Yokohama* (Yokohama, Japon). Pour toutes les études de cas, les sous-thèmes suivants sont abordés : *Patrimoine de la ville-port*, *Projets de reconversion dans les zones portuaires : les plans de développement urbain et la protection du patrimoine industriel* et *Les tensions et les conflits dans la reconversion des zones portuaires : d'autres possibilités ?*.

Enfin, les *Conclusions* des analyses de chaque étude de cas sont présentées, ainsi que les aspects positifs et négatifs constatés dans chaque cas, et la manière dont ces comparaisons peuvent servir à

faire progresser la compréhension de la gestion et de la sauvegarde du patrimoine portuaire, en tant que patrimoine culturel des villes portuaires et en tant que patrimoine et paysage industriel dans un contexte de transformations sociales, culturelles et économiques majeures et constantes.

État de l'art : le paysage industriel des ports et la transformation urbaine

La recherche d'un état de l'art dans une thèse est fondamentale pour établir les objectifs de la recherche et positionner l'étude dans le contexte académique pertinent. L'état de l'art implique un examen critique et complet de la littérature existante sur le sujet de recherche, en identifiant les lacunes dans les connaissances, les tendances, les débats et les perspectives divergentes. Il permet également au futur chercheur de comprendre ce qui a déjà été fait dans le domaine et comment sa recherche s'inscrit dans les contributions antérieures.

Le cadre des études sur le patrimoine industriel a fait l'objet d'une recherche intense et croissante au cours des dernières décennies. L'intérêt pour ce sujet est motivé par sa pertinence dans un large éventail de disciplines, notamment l'architecture, l'urbanisme, la géographie, l'histoire, l'anthropologie, la sociologie, la communication et l'ingénierie, entre autres. Toutefois, l'intérêt accru de divers domaines d'étude crée également un scénario complexe dans lequel il est crucial de comprendre les tendances, les principales contributions et les lacunes qui subsistent en matière de connaissances.

Cette revue de l'état de l'art vise à fournir une vue d'ensemble complète et actualisée de la recherche axée sur le patrimoine industriel des zones portuaires et la conservation de leur paysage dans le cadre des nouveaux projets de transformation urbaine proposés par la gestion des villes. Elle se concentre sur l'identification des tendances actuelles, la mise en évidence des principales contributions et la cartographie des domaines de recherche qui nécessitent un approfondissement.

Les étapes nécessaires pour réaliser l'état de l'art :

Afin de recueillir un ensemble complet d'études, une diverse bibliographie a été explorée, telles que des thèses et des mémoires, des articles de journaux, des congrès et des conférences dans les archives des universités de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, de Padoue, d'Évora, de l'« *Universidade Federal do Rio de Janeiro* », « *Universidade Federal Fluminense* » et l'« *Universidade de São Paulo* ». La stratégie de recherche a été conçue pour couvrir les bibliographies disponibles, en incorporant des mots-clés spécifiques tels que « *villes-port* », « *patrimoine culturel* », « *patrimoine industriel* », « *patrimoine*

portuaire maritime », « *port de Rio de Janeiro* », « *gestion du patrimoine industriel* », « *paysage industriel* » et « *gestion du territoire* » afin d'optimiser les résultats.

Des ouvrages pertinents d'auteurs renommés dans les domaines de l'architecture et de l'urbanisme, du patrimoine industriel et de la gestion urbaine régionale ont également été utilisés comme références au cours du processus de révision, dès qu'ils étaient disponibles.

Pour cette revue de l'état de l'art, quatre sujets pertinents ont été examinés afin de comprendre le cadre de recherche actuel sur : (1) les villes-port, les ports et les zones portuaires ; (2) préservation et gestion du paysage culturel ; (3) les revitalisations contemporaines des fronts de l'eau (« *waterfronts* ») ; et (4) le port de Rio de Janeiro et son paysage. L'objectif est d'analyser la façon dont les études et recherches actuelles comprennent la relation entre ces sujets et d'identifier les éventuelles lacunes pertinentes qui justifient cette recherche. Il vise également à mettre en évidence les points importants pour les futures recherches sur les ports.

Dans **les trois sections suivantes**, les auteurs les plus pertinents pour les sujets abordés sont mis en évidence, apportant des perspectives qui ont influencé d'autres chercheurs et offrant des approches contemporaines intéressantes pour la recherche dans leurs domaines d'étude respectifs. Toutefois, tout au long de ce mémoire, d'autres auteurs seront également mentionnés afin de permettre une compréhension détaillée des thèmes et de leurs discussions actuelles.

1. Les villes-port, les ports et les zones portuaires : la littérature sur les villes portuaires explore l'interdépendance entre le développement urbain et les opérations portuaires. Les études se concentrent sur l'infrastructure, l'économie et la dynamique sociale qui émergent de ces régions. L'analyse de ces interactions permet de comprendre en profondeur comment les ports influencent la croissance urbaine et vice versa.

Sur ce sujet, les différents textes et articles publiés par Ducruet sont d'une grande importance pour comprendre l'état actuel de la recherche sur la géographie et l'aménagement du territoire des ports et l'impact du transport maritime mondial. Ci-dessous, les articles principaux qui seront cités tout au long de ce mémoire.

L'article de Ducruet (2008)¹ présente trois concepts principaux pour analyser les relations ville-port : la hiérarchie combinatoire des fonctions urbaine et portuaire, la domination des

¹ **Ducruet** César, « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 03 octobre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/17332> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.17332>.

fonctions de nœud et d'autres fonctions (industrie, tertiaire urbain), ainsi que l'imbrication des échelles. L'échantillon mondial de nœuds a été sélectionné selon un critère unique : l'insertion dans les réseaux maritimes réguliers conteneurisés des plus grandes compagnies mondiales (ex : Maersk, Neptune Orient Lines). La typologie permet de distinguer plusieurs profils régionaux et repose sur la « centralité », la « nodalité » et la « réticularité ». La centralité concerne la position d'un port dans le système de transport global, la « nodalité » se réfère aux qualités du port (infrastructures, capacité de manutention, services), et la « réticularité » à la connectivité avec d'autres ports et réseaux terrestres. Ces concepts interdépendants éclairent les relations complexes entre villes et ports. La conclusion souligne l'importance de comprendre ces relations à l'échelle mondiale en raison de l'interdépendance des économies et des flux de marchandises, tout en notant les limites de l'étude et la nécessité de poursuivre les recherches, particulièrement dans le contexte de la mondialisation et des changements climatiques. L'auteur cite plusieurs ports, dont ceux mentionnés dans cette recherche, tels que Rio de Janeiro, Le Havre, Gênes et Lisbonne.

Un autre article relevant de Ducruet (2020)² souligne l'importance de la diversité du trafic dans la hiérarchie portuaire mondiale et le réseau maritime. L'étude révèle que le réseau mondial dépend fortement des nœuds les plus diversifiés, qui attirent le plus de trafic et présentent une plus grande connectivité. Les ports diversifiés servent de pivots vers les ports plus petits et gèrent la majeure partie du commerce mondial, indiquant que spécialisation, taille, connectivité et échelle géographique sont étroitement liées. Les implications pour l'industrie du transport maritime et le commerce mondial sont significatifs : les grands ports diversifiés continueront probablement à dominer le commerce mondial. Ainsi, décideurs politiques et chefs d'entreprise devraient considérer les avantages de diversifier le trafic maritime et investir dans les petits ports pour réduire les goulets d'étranglement et promouvoir un équilibre régional.

Un auteur essentiel pour comprendre les villes ports et leurs connexions transnationales contemporaines, ainsi que leur impact sur l'architecture, le paysage et l'aménagement de ces villes, est Hein (2011)³. L'auteur argumente dans son ouvrage principal que les ports ont joué un rôle crucial non seulement dans la circulation mondiale des marchandises, mais aussi dans la diffusion

² **Ducruet** César, « Port specialization and connectivity in the global maritime network », *Maritime Policy & Management*, 49(1), p1–17, mis en ligne le 30 octobre 2020, consulté le 03 avril 2023. URL : <https://www.tandfonline.com/doi/citedby/10.1080/03088839.2020.1840640?scroll=top&needAccess=true> DOI: 10.1080/03088839.2020.1840640.

³ **Hein** Carola, *Port Cities: Dynamic Landscape and Global Networks*. New York, Routledge, 2011.

des idées, des changements sociaux et des phénomènes culturels, influençant l'architecture et la forme urbaine. En tant que parties intégrantes d'un réseau complexe, les ports ont un impact significatif les uns sur les autres, ainsi que sur les villes et les régions auxquelles ils appartiennent, façonnant le tracé des rues, l'utilisation des sols et les bâtiments par le biais des réseaux de transport maritime et de commerce. De multiples forces, notamment les exigences technologiques, les préférences des élites, les besoins de la classe ouvrière, la politique urbaine et la mondialisation, contribuent à cette dynamique. L'ouvrage « *Port Cities : Dynamic Landscape and Global Networks* » rassemble des travaux originaux issus de diverses disciplines et examine l'évolution des environnements bâtis et urbains de villes portuaires sélectionnées dans le monde entier. Il explore la manière dont les réseaux maritimes ont influencé les paysages urbains, l'architecture et le développement socio-économique et culturel du XIXe au XXIe siècle. L'argument principal est que les réseaux maritimes internationaux sont essentiels pour comprendre la création de « *paysages urbains portuaires* » dynamiques et interconnectés.

Un autre auteur ayant une approche pertinente des ports et de leur relation avec la ville est Moretti (2020)⁴ qui présente le concept de « *portualité* » et de « *seuile* »⁵. Le concept de seuil est exploré dans cette recherche comme une idée clé, faisant référence à l'espace précaire et discontinu entre la ville et le port. Cet espace fragmenté est caractérisé par des juxtapositions et des antinomies concrètes. Le seuil ville-port, à la fois physique et systémique, concentre toutes les interactions et dépendances qui lient irréversiblement une ville à son port. C'est le premier champ d'investigation de la thèse de l'auteur et le paradigme à travers lequel la « *portualité* » contemporaine est explorée, une condition spécifique que l'auteur définit. La « *portualité* » désigne une nouvelle forme d'urbanité qui intègre les liens indispensables, souvent dépendants ou opposés, entre une entité (ville ou port). Elle représente une dimension hybride et hétérogène résultant de diverses composantes, illustrant la complexité des relations ville-port actuelles. Ce concept, spécifique aux villes portuaires, implique une altérité par rapport aux notions simples de ville et de port. L'étude de la « *portualité* » vise à développer des outils d'interprétation de l'aménagement urbain en utilisant une méthode inductive, partant de faits spécifiques pour formuler des affirmations générales. Elle explore les conditions dans lesquelles se trouvent les

⁴ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City. The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Berlin, Jovis Verlag, 2020.

⁵ Les termes originaux décrits par l'auteur sont « *portuality* » et « *threshold* » dans la langue anglaise. Traduction libre en langue française pour ce mémoire.

paysages urbains maritimes et portuaires, révélant des conditions distinctes mais reconnaissables qui expliquent ce statut et capturent son potentiel stratégique.

Moretti continue d'explorer ces concepts dans un article écrit avec Canepa (2020)⁶, dans lequel les auteurs affirment qu'explorent la relation entre le port et la ville, ainsi que l'impact des changements logistiques et commerciaux à une échelle interterritoriale sur le design urbain. Il aborde le concept de « *nouvelle urbanité* » et souligne l'importance du seuil entre le compartiment maritime-portuaire et l'organisme urbain. Moretti propose que ce seuil soit considéré comme un lieu de « *nouvelle urbanité* », permettant de comparer et transformer les contextes ville-port en domaines de recherche spécifiques et généraux. L'article insiste sur la nécessité d'un changement de paradigme dans l'architecture et la planification pour mieux comprendre et modeler les flux et les espaces des villes portuaires. Moretti décrit une méthodologie utilisant quatre outils - *Modèles, Stratégies, Caractéristiques et Récurrences* - pour saisir les qualités distinctives de la condition de « *portualité* » et transcender les frontières disciplinaires traditionnelles, favorisant ainsi une compréhension plus complète de la relation complexe entre les villes portuaires et leurs espaces urbains.

2. Préservation et gestion du paysage culturel : la préservation du paysage culturel et du patrimoine industriel est un sujet d'intérêt croissant. La recherche examine les méthodes et les politiques de conservation de ces espaces, en reconnaissant leur valeur historique et culturelle. La pertinence de ce sujet réside dans la nécessité de trouver un équilibre entre la modernisation des ports et des zones portuaires et la préservation de leur identité historique et leur paysage culturel.

Les récentes études de Hein (2023) sont importantes car elles soulèvent la question de la préservation du patrimoine et du paysage culturel des zones de front de l'eau et soulignent l'état actuel du sujet et les lacunes de la recherche dans ce domaine, qui suscite l'intérêt de différents secteurs mais en est encore à ses débuts en ce qui concerne le développement de méthodologies qui élargissent la multidisciplinarité nécessaire à l'étude des paysages des villes ports. Hein (2023)⁷ affirme que l'un des principaux défis de ce domaine émergent est l'absence de terminologies, de concepts et de priorités communs, ce qui entrave la communication et la collaboration. Les

⁶ Canepa Elisabetta, Moretti Beatrice, « La città portuale: Nuove tracce per la ricerca contemporanea », *The Port City: New Approaches to Contemporary Research*, Territorio, n. 95, 2020, p. 178–181.

⁷ Hein Carola, « Toward a Research and Action Agenda on Water and Heritage? A First Attempt at Refining Terminologies, Concepts and Priorities », *Blue Papers*, n. 2 (1), 2023, p. 22-33, article 2.

gestionnaires de l'eau s'inspirent des pratiques historiques, les professionnels du patrimoine se concentrent sur la protection des sites et des pratiques liés à l'eau, les historiens étudient les continuités et les planificateurs spatiaux anticipent les besoins futurs. Cette situation crée un décalage entre les objectifs prospectifs de la gestion de l'eau, les objectifs de préservation du patrimoine et les perspectives analytiques ou de conception des différentes disciplines. Il est nécessaire d'étudier de plus près les intérêts et les thématiques de chaque groupe, en commençant par clarifier les objectifs, les termes et les concepts liés à l'eau et au patrimoine. Cela permettra d'harmoniser les différents programmes de recherche et de faciliter l'action collective. Les deux principaux arguments de l'auteur sont les suivants : la nécessité d'une compréhension commune des terminologies, des concepts et des priorités dans le domaine de l'eau et du patrimoine, et la nécessité d'aligner les divers intérêts et objectifs des différents acteurs concernés pour permettre une collaboration efficace.

Hein *et al* (2021)⁸ soulignent également la nécessité d'aligner les termes techniques du patrimoine culturel, des pratiques portuaires et des villes ports dans le contexte des désignations par l'UNESCO du patrimoine ayant une valeur universelle exceptionnelle. Les structures du patrimoine maritime, telles que les grues et les entrepôts, sont emblématiques des villes portuaires historiques du monde entier et ont été reconnues pour leur « *valeur universelle exceptionnelle* (VUE) », ce qui leur a valu d'être inscrites sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Ces structures ont été préservées et revitalisées afin de refléter les anciens réseaux de transport maritime et le pouvoir urbain après que les ports modernes se sont déplacés vers les périphéries urbaines dans les années 1960. Pour comprendre la conceptualisation du patrimoine portuaire dans les contextes mondial et local, les chercheurs ont examiné manuellement 1121 résumés de sites du patrimoine mondial de l'UNESCO, en se concentrant sur la terminologie liée aux fonctions et aux structures portuaires. Ils ont identifié 107 sites liés aux ports et ont constaté que les résumés de l'UNESCO ne s'alignent souvent pas sur les définitions scientifiques des villes ports et du patrimoine, se concentrant plutôt sur des types et des valeurs de patrimoine spécifiques. En outre, les sites répertoriés mettent principalement l'accent sur le commerce maritime, la défense et les pratiques coloniales, et accordent moins d'attention à d'autres fonctions telles que le logement, les loisirs ou la religion. L'étude met en évidence une dichotomie culture-nature dans la reconnaissance des VUE, suggérant que le lien

⁸ **Dai**, Tianchen, **Hein**, Carola, **Baciu** Dan, « Heritage Words: Exploring Port City Terms », *European Journal of Creative Practices in Cities and Landscapes* (CPCL), n. 4, vol. 2, 2021, p. 36-59.

entre les aspects naturels et culturels dans les villes ports devrait être davantage reconnu. L'argument principal est que la représentation du patrimoine portuaire par l'UNESCO est étroite et ne tient pas pleinement compte du contexte historique et fonctionnel plus large des villes portuaires.

Les études sur les paysages urbains historiques menées par Pereira Roders *et al* (2023)⁹ sont pertinentes car elles envisagent les possibilités de la gestion de ces paysages en conjonction avec les politiques publiques et la planification urbaine afin de stimuler le développement économique local. L'approche des paysages urbains historiques « *Historic Urban Landscape* » (HUL) est une approche intégrée et holistique de la gestion du patrimoine urbain, prenant en compte les dimensions sociales, culturelles, économiques et environnementales des paysages urbains. Développée par l'UNESCO pour répondre au besoin d'une conservation durable et complète des zones urbaines historiques, HUL reconnaît que le patrimoine urbain dépasse la simple préservation des bâtiments ou monuments individuels, incluant aussi le contexte urbain plus large et les pratiques sociales et culturelles des communautés locales. C'est particulièrement pertinent pour les sites du patrimoine mondial urbain, complexes et dynamiques, nécessitant une gestion intégrée et participative. L'article explore comment HUL aide à résoudre les défis de gouvernance des villes du patrimoine mondial en comparant trois villes européennes où les conseils municipaux jouent un rôle crucial, souvent adoptant une approche sectorielle et descendante. Il met en lumière les principaux défis de la gouvernance urbaine et souligne l'importance d'une approche équilibrée et participative impliquant divers acteurs et communautés locales. Les auteurs concluent sur la nécessité de recherches supplémentaires pour inclure davantage les perspectives des acteurs urbains et des communautés locales, enrichissant ainsi la gestion du patrimoine urbain et l'application de l'approche HUL.

Afin d'élargir les possibilités de gestion du paysage urbain historique dans le contexte du patrimoine culturel, le concept de réutilisation adaptative de l'architecture historique et de l'infrastructure urbaine est d'une grande pertinence, une idée qui continue d'être défendue par les Pereira Roders *et al* (2023)¹⁰. Les auteurs suggèrent que relever les défis communs de la réutilisation adaptative du patrimoine culturel (ARCH, « *Adaptive Re-use of Cultural Heritage* ») de

⁹ Cunha Ferreira Teresa, Rey-Pérez Julia, Pereira Roders, Ana, Tarrafa Silva Ana, Coimbra, Isabel, Breda Vazquez Isabel, « The Historic Urban Landscape Approach and the Governance of World Heritage in Urban Contexts: Reflections from Three European Cities », *Land*, n. 12, vol. 5, 2023, article 1020, DOI: <https://doi.org/10.3390/land12051020>.

¹⁰ Pintossi Nadia, Ikiz Kaya Deniz, van Wesemael, Pieter, Pereira Roders Ana. « Challenges of cultural heritage adaptive reuse: A stakeholders-based comparative study in three European cities », *Habitat International*, n. 136, 2023, article 102807, DOI : <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2023.102807>.

manière créative peut créer des opportunités qui autrement n'auraient pas été identifiées ou réalisées. Les auteurs avancent que ces efforts peuvent contribuer au développement durable en alignant certains défis sur les objectifs de développement durable. Ils soulignent également leur contribution potentielle à l'économie circulaire en promouvant la réutilisation des ressources existantes et en réduisant les déchets. Pour répondre à ces défis, une approche globale impliquant divers acteurs tels que le secteur public, privé, académique et non lucratif est nécessaire. L'article propose le développement d'un cadre pour l'ARCH afin d'informer les politiques et les décisions à différents niveaux gouvernementaux, ainsi que les pratiques des communautés impliquées dans l'ARCH.

L'article de Janssen *et al* (2017)¹¹ donne un exemple de la manière dont la gestion du patrimoine et l'aménagement du territoire s'entrecroisent dans la période de reconstruction néerlandaise d'après-guerre, où un catalogage et une évaluation complets de l'art, de l'architecture et de l'aménagement urbain ont été associés à des mesures incitatives davantage axées sur le développement. En outre, les auteurs notent que de nombreux pays européens ont développé un système légal d'aménagement du territoire, dans lequel l'attention a été portée sur les principes et les pratiques de gestion du patrimoine, en particulier pendant la période d'après-guerre. L'institutionnalisme historique est un cadre théorique mettant en avant l'importance des héritages historiques et des structures institutionnelles dans la formulation des politiques et des pratiques contemporaines. Il souligne que les institutions ne sont pas figées, mais évoluent avec le temps en réponse à des circonstances et des intérêts changeants. Dans le contexte du patrimoine culturel, cette approche permet d'expliquer l'émergence et l'évolution des diverses approches de gestion du patrimoine, influencées par des facteurs sociaux, politiques et économiques plus larges. Les auteurs appliquent l'institutionnalisme historique pour analyser les relations croissantes entre patrimoine et aménagement du territoire aux Pays-Bas, conceptualisant la nature de plus en plus interdépendante de la conservation du patrimoine et du processus d'aménagement. Ils soulignent les nouveaux défis institutionnels et sociétaux auxquels fait face la planification du patrimoine, affirmant que l'évaluation réaliste du potentiel d'un bâtiment, site ou paysage historique dans son contexte est essentielle à une pratique contemporaine efficace. Les auteurs concluent sur la nécessité d'une approche multi-niveaux

¹¹ Janssen Joks, Luiten Eric, Renes Hans, & Stegmeijer Eva. « Heritage as sector, factor and vector: conceptualizing the shifting relationship between heritage management and spatial planning », *European Planning Studies*, n. 25, vol. 9, 2017, p. 1654-1672. DOI : <https://doi.org/10.1080/09654313.2017.1329410>.

pour équilibrer conservation du patrimoine et développement urbain, fondée sur une compréhension approfondie des facteurs historiques et institutionnels qui ont façonné le paysage actuel de la gestion du patrimoine et de l'aménagement du territoire.

3. Revitalisations contemporaines des fronts de l'eau (« waterfronts ») : la revitalisation des fronts de l'eau englobe des initiatives visant à transformer des zones portuaires dégradées en espaces urbains dynamiques et accessibles. Ces projets visent généralement à promouvoir le développement économique, à améliorer la qualité de vie et à attirer le tourisme. L'analyse de ces initiatives met en lumière les meilleures pratiques et les défis rencontrés dans la mise en œuvre de ces projets en différentes villes-port.

La relation entre les nouveaux projets de rénovation urbaine et la préservation du patrimoine culturel du front de mer est bien documentée dans la vaste bibliographie sur la ville de Rotterdam aux Pays-Bas. Selon Arjomand Kermani *et al* (2020)¹², la ville de Rotterdam a investi des millions d'euros dans des projets patrimoniaux visant à renforcer son patrimoine maritime. Ces projets ont restauré et rénové les fronts de mer historiques, les bateaux et les infrastructures portuaires, tout en organisant des festivals, des séminaires et d'autres événements. Des initiatives comme la modernisation du terminal de croisière, les Journées portuaires mondiales et la revitalisation de Stadshaven, y compris le réaménagement du site RDM (« *Rotterdamsche Droogdok Maatschappij* »), ont pour objectif commun de réinventer les liens entre le port et la ville et de revitaliser l'image du port dans l'espace urbain. Ces efforts ont cherché à raviver la culture maritime et les traditions locales pour renforcer les liens historiques entre le port et la ville, soulignant ainsi l'importance d'une identité maritime dynamique et des valeurs patrimoniales liées à l'eau pour les villes portuaires historiques.

Selon Aouissi *et al* (2023)¹³, des chercheurs de différentes disciplines ont proposé des systèmes de classification pour les transformations des fronts de l'eau, en se concentrant sur les aspects générationnels et fonctionnels. Cependant, les caractéristiques spatiales et leurs implications dans

¹² **Arjomand Kermani** Azadeh, **van der Toorn Vrijthoff** Wout, **Salek** Arash. « The Impact of Planning Reform on Water-Related Heritage Values and on Recalling Collective Maritime Identity of Port Cities : The Case of Rotterdam », dans **Hein Carola** (ed.), *Adaptive Strategies for Water Heritage : Past, Present and Future*, 2020, p. 345-361, DOI : https://doi.org/10.1007/978-3-030-00268-8_18.

¹³ **Aouissi** Khalil Bachir, **Madani** Said, **Hein** Carola, **Benacer** Hamza. « Morphological approach for the typological classification of waterfront revitalization », *Journal of the Geographical Institute Jovan Cvijić SAsA*, n. 73, vol. 1, 2023, p. 109-122, mis en ligne le 20 avril 2020, consulté le 21 juillet 2023, DOI : <https://doi.org/10.2298/IJGI2301109A>.

la transformation des fronts de l'eau n'ont pas été suffisamment étudiées. Cette étude vise à combler cette lacune en proposant une approche de classification morphologique. À l'aide d'études de cas sélectionnées et d'une méthode de lecture fractale, les chercheurs ont analysé des images satellites et des cartes afin d'identifier les zones de front de mer revitalisées. Ils ont classé ces zones en espaces convexes, concaves ou linéaires, correspondant à des types de revitalisation classés en forme de ruban, convergence ou dilatation. L'étude conclut que la compréhension de la relation entre la forme bâtie des anciennes zones portuaires et le type de revitalisation approprié peut guider les transformations futures durables des villes portuaires. Les deux principaux arguments sont les suivants : la nécessité d'une approche spatiale et morphologique pour classer les transformations des fronts de l'eau, et l'identification de formes bâties spécifiques et des types de revitalisation correspondants pour guider le redéveloppement durable. Cette étude est importante et est mise en avant ici car elle présente une nouvelle façon d'appréhender la préservation du patrimoine des zones de front de l'eau en utilisant des méthodes d'analyse de la morphologie urbaine et de la planification des villes.

La recherche de Moretti *et al* (2021)¹⁴ se poursuit par la description et l'évaluation du cas de la ville-port de Gênes, en Italie, et du rôle de l'administration publique municipale dans la conservation du paysage culturel et la mise en œuvre de projets de rénovation urbaine. L'article souligne l'importance d'évaluer les bénéfices publics potentiels des opérations de transformation urbaine, bien qu'il n'offre pas de réponse détaillée à cette question. Il mentionne que l'administration publique vise à optimiser les processus de régénération urbaine pour améliorer la qualité de vie des citoyens, suggérant ainsi que l'évaluation des avantages publics devrait se focaliser sur l'impact du projet sur la qualité de vie, incluant la création d'espaces publics, l'amélioration des infrastructures de transport, la disponibilité de logements abordables et la création d'emplois. Les auteurs identifient un potentiel conflit contemporain entre les objectifs publics d'amélioration de la qualité de vie et les intérêts privés axés sur la maximisation des profits et la réduction des risques commerciaux. Pour assurer la faisabilité globale des interventions urbaines, un équilibre entre les exigences publiques et privées est essentiel, impliquant la participation des deux secteurs dans les phases de conception et les processus de concours. L'exemple de Gênes illustre le rôle central de la gestion publique pour lancer efficacement les

¹⁴ **Lombardini** Giampiero, **Moretti** Beatrice, **Pitanti** Matilde. « The Role of the Public Municipality in Urban Regeneration: the Case of Genoa », **2023**, conference paper, disponible sur : chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://archive.corp.at/cdrom2021/papers2021/CORP2021_71.pdf.

projets de régénération urbaine en mobilisant les ressources disponibles et en assurant leur alignement avec les besoins communautaires, offrant ainsi un modèle pour d'autres villes cherchant à créer des communautés durables bénéficiant à tous.

Le cas de Lisbonne offre une bonne opportunité de comprendre les questions d'administration publique et les conflits générés par les rénovations urbaines et la préservation du paysage portuaire, comme cela a été abordé dans la thèse de Pagés Sánchez (2019)¹⁵. Selon l'auteur, l'un des principaux défis pour les autorités portuaires est d'établir des relations durables entre le port et la ville, malgré les tensions entre les acteurs impliqués. Ces conflits sont particulièrement visibles dans l'interface port-ville, en particulier le front de mer urbain, devenu une arène où les acteurs négocient pour défendre leurs intérêts. La mise en œuvre du modèle de gouvernance portuaire orienté vers les résultats économiques depuis les réformes des années 1990 a conduit à un développement disjoint entre le port et la ville. Aujourd'hui, les bénéfices du port s'étendent sur un territoire plus large, tandis que les impacts négatifs restent concentrés dans la ville hôte. Les investissements nécessaires à la compétitivité portuaire ne compensent plus suffisamment les effets négatifs, notamment environnementaux et sociaux, réduisant ainsi l'avantage concurrentiel des villes portuaires par rapport aux autres. L'étude se concentre sur une analyse approfondie à Lisbonne, examinant la gouvernance des projets de front de mer, les rôles des acteurs et institutions, le cadre juridique, ainsi que les défis et opportunités pour développer des relations durables entre le port et la ville. L'auteur souligne l'importance d'une approche collaborative entre autorités portuaires, gouvernements locaux et communautés pour des relations port-ville fructueuses, tout en tenant compte des dynamiques institutionnelles et des pouvoirs influençant les décisions dans les projets de développement urbain côtier.

4. Le port de Rio de Janeiro et son paysage : le port de Rio de Janeiro a une importance historique et économique considérable. Les études sur son paysage abordent des questions liées à la préservation, à la revitalisation et à l'impact urbain. L'analyse du cas spécifique du port de Rio de Janeiro permet une compréhension contextualisée des dynamiques locales et des stratégies appliquées.

¹⁵ Pagés Sánchez, José Manuel. « Developing Sustainable Port-City Relationships in Europe : An Institutional Analysis of Waterfront Projects Governance in Lisbon », thèse de doctorat, Hafencity Universität Hamburg, 2019, p. 302.

La mémoire du port de Rio de Janeiro est souvent abordée par le domaine des sciences sociales comme un exemple de la sélectivité des initiatives de préservation du patrimoine culturel, dans lequel la mémoire du quai de Valongo (« *Cais do Valongo* ») est souvent oubliée au détriment du récit de la modernisation du port par les réformes de 1906, selon Andrade (2020)¹⁶. L'auteur soutient que la mémoire de Valongo est contestée en raison de sa redécouverte mettant en lumière une histoire longtemps oubliée et négligée par les autorités publiques. La découverte du quai de Valongo en 2011 et sa désignation comme site du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2017 ont marqué un tournant dans l'histoire de l'esclavage au Brésil, révélant un site d'une grande importance historique. Cependant, la préservation de la mémoire de Valongo est l'objet de controverses en raison de divers intérêts en jeu. D'un côté, certains défendent la préservation du patrimoine culturel de la zone portuaire de Rio de Janeiro, y compris le quai de Valongo, comme un moyen de valoriser l'histoire et la culture de la ville. D'un autre côté, d'autres soutiennent les travaux et les interventions urbaines dans cette zone, souvent au détriment de la préservation du patrimoine culturel. Ce conflit impacte les politiques publiques de conservation du patrimoine culturel dans la zone portuaire de Rio de Janeiro, où le gouvernement ne donne pas toujours la priorité à la préservation du patrimoine face à des intérêts économiques et politiques. De plus, ces désaccords peuvent entraîner des conflits entre différents groupes sociaux et politiques, compliquant davantage la préservation du patrimoine culturel de la zone portuaire de Rio de Janeiro.

La recherche qualitative utilisée dans la thèse repose sur différentes théories, notamment l'histoire orale, une approche méthodologique visant à comprendre l'histoire à travers les récits des acteurs impliqués dans les événements historiques. L'auteur se base également sur des théories de la mémoire, telles que la théorie des lieux de mémoire de Pierre Nora, soulignant l'importance des lieux physiques dans la construction de la mémoire collective. L'analyse du discours est une autre théorie utilisée pour interpréter les récits entourant la mémoire de l'esclavage et identifier les différentes perspectives en jeu. En outre, la recherche s'appuie sur des théories de la préservation du patrimoine culturel, comme la théorie de l'authenticité et la théorie de l'intégrité, qui établissent des critères pour la conservation des biens culturels.

¹⁶ **Andrade** Vanessa de Araújo, « O porto da memória: Cais do Valongo, região portuária do Rio de Janeiro e a memória da escravidão nas reformas Pereira Passos e olímpica », mémoire de maîtrise en Sciences Sociales, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2020, p. 173.

Le mémoire de Pereira do Nascimento (2017)¹⁷, s'intéresse aux mécanismes de l'union entre l'administration publique de la ville de Rio de Janeiro et le secteur privé afin de rendre viable le dernier grand projet de rénovation urbaine de la zone portuaire dans le cadre du projet « *Porto Maravilha* ». Cette étude analyse la restructuration spatiale en cours dans la zone portuaire de Rio de Janeiro, entreprise par l'opération urbaine du consortium « *Porto Maravilha* » (OUC, en portugais « *Operação Urbana Consorciada* », en français consortium d'opération urbaine). Tout au long de la recherche, l'objectif était de mettre en évidence les contradictions sociales liées au renouvellement spatial de la localité, telles que les expulsions forcées des communautés pauvres et la forte augmentation des prix des terrains. Cette dynamique a été analysée à l'aide du concept de gentrification.

Afin d'identifier les spécificités de cette restructuration, nous avons examiné les acteurs sociaux impliqués, l'augmentation des prix des terrains dans la zone couverte par l'OUC de « *Porto Maravilha* » et la manière dont elle affecte les résidents les moins aisés. L'ancienne fonction du port et du logement des sans-abri est remplacée par d'autres utilisations, telles que les entreprises, ce qui fait de cette zone un nouveau centre d'affaires et de gestion territoriale. Cette réflexion est étayée par les nouveaux projets d'entreprise en cours de construction dans la zone, tels que « *Vista Guanabara* », le siège de « *L'Oréal Brasil* », « *Pátio Marítima* », « *Porto Atlântico Central Business* », entre autres. Il convient également de mentionner les somptueux projets hôteliers (AC *Hotel Porto Maravilha* et *Holiday Inn Porto Maravilha*) et les projets culturels (« *Museu do Amanhã* », le « *Museu de Arte do Rio* », le *MAR*, et *AquaRio*). Il y a aussi le « *Light Rail Vehicle* » « *Veículo Leve sobre Trilhos* (VLT) »¹⁸, qui est considéré dans cette étude comme une forme spatiale symbolique, puisqu'il s'agit non seulement d'un nouveau mode de transport disponible dans la zone réaménagée, mais aussi d'une nouvelle forme de transport.

Le projet « *Porto Maravilha* » étant l'un des nombreux projets de rénovation urbaine récents et controversés, comme dans d'autres villes ports du monde, plusieurs études comparatives ont été rédigées. La thèse de doctorat de Sézérat (2020)¹⁹, dans laquelle le projet « *Porto Maravilha* » et ses conséquences pour la gestion urbaine de Rio de Janeiro sont comparés au projet de rénovation du port de Marseille « *Euroméditerranée II* » en France, est particulièrement intéressante. L'étude

¹⁷ **Pereira do Nascimento**, B. « Reestruturação espacial na Zona Portuária do Rio de Janeiro: gentrificação e coesão espacial », mémoire de maîtrise en géographie, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017, p. 210.

¹⁸ « *Light Rail Vehicle* » en traduction libre en anglais.

¹⁹ **Sézérat** Laurine, « Contestar apesar de si, em si e para si: O habitar frente à 'revitalização' dos bairros centro-portuários. Rio de Janeiro e Marselha », thèse de doctorat, Université fédérale de Rio de Janeiro et Université Paris 8, en cotutelle, 2020, p. 448.

des projets de revitalisation urbaine « *Porto Maravilha* » à Rio de Janeiro et « *Euroméditerranée II* » à Marseille propose une analyse critique des enjeux de l'urbanisme contemporain. Ces études de cas mettent en évidence une forte instrumentalisation de l'espace urbain, où les projets de revitalisation sont développés non pas au bénéfice des habitants, mais dans le but de rendre ces territoires compétitifs sur la scène internationale et attractifs pour des groupes sociaux aisés. Les objections observées ne proviennent pas d'une opposition à l'amélioration des territoires, mais de la perception que ces projets urbains ne tiennent pas compte des besoins et des habitations des résidents locaux, qui sont souvent marginalisés et revitalisés pour servir des intérêts extérieurs. Ce processus de marginalisation remet en cause la légitimité des pouvoirs publics à produire et à façonner la ville, et est à l'origine des protestations. Les motivations de ces protestations peuvent être matérielles, relationnelles ou politiques. Pour mieux comprendre les dynamiques de contestation, la recherche utilise une méthodologie solide qui comprend des études de terrain dans les quartiers centre-portuaires de Saúde à Rio de Janeiro et des Crottes à Marseille. L'approche combine la recherche ethnographique, des entretiens semi-structurés et l'analyse des méthodes et instruments de planification urbaine. Ce cadre analytique commun permet une comparaison efficace entre deux villes aux contextes socio-économiques différents, généralement classées comme appartenant au Sud ou au Nord de la planète. L'analyse révèle que, malgré les différences de contexte, il existe une convergence dans les formes de contestation et dans les demandes d'un urbanisme plus juste et plus inclusif. Les études mettent en évidence les conditions nécessaires pour que la planification urbaine réponde réellement aux besoins des résidents, en promouvant une ville socialement juste et équitable, compte tenu de la réalité des grandes villes portuaires contemporaines. Cette recherche apporte donc une contribution significative au débat sur la gentrification, la cohésion spatiale et les nouvelles pratiques spatiales, en soulignant les complexités et les contradictions inhérentes aux processus contemporains de revitalisation urbaine.

Brève conclusion d'État-de-l'art :

La révision des sujets liés aux villes portuaires, à la préservation du patrimoine, à la revitalisation des fronts de mer et aux études de cas spécifiques, telles que le port de Rio de Janeiro, révèle un réseau complexe et interconnecté de thèmes qui sont essentiels pour comprendre et développer ces zones. Cependant, l'analyse détaillée identifie des lacunes importantes qui justifient la nécessité de

poursuivre les recherches, en soulignant l'importance d'étudier le paysage en tant que patrimoine culturel et de considérer le port et la ville portuaire comme un patrimoine industriel.

Il y a un manque d'études qui abordent le paysage des villes portuaires en tant que patrimoine industriel. Ceci est essentiel car le paysage englobe non seulement les éléments naturels, mais aussi les bâtiments et les infrastructures qui font partie de l'identité visuelle et historique du port et de la ville. Le manque d'intégration entre la préservation des paysages et la planification urbaine pose des problèmes pour le maintien de l'identité historique et culturelle des villes portuaires.

Il est essentiel d'identifier et de combler ces lacunes pour orienter les études futures sur les ports. La recherche devrait se concentrer sur l'intersection entre le patrimoine et le développement, en étudiant comment la préservation du patrimoine culturel et industriel peut coexister avec le développement urbain et portuaire. Il est nécessaire de développer des modèles de gestion qui intègrent la protection du patrimoine avec les besoins de modernisation et l'utilisation continue des ports.

La recherche devrait se concentrer sur l'intersection entre le patrimoine et le développement, en étudiant comment la préservation du patrimoine culturel et industriel peut coexister avec le développement urbain dans les zones portuaires. Il est nécessaire de développer des modèles de gestion qui intègrent la protection du patrimoine industriel avec les besoins de modernisation et l'utilisation continue des ports. En outre, l'étude de l'impact du changement climatique sur les villes portuaires et des mesures qui peuvent être adoptées pour atténuer cet impact tout en préservant le patrimoine fournira une compréhension plus complète et intégrée des villes portuaires, ce qui permettra aux interventions et aux politiques futures d'être plus efficaces et durables.

1. *Chapitre 1 : Les paysages des ports*

La relation historique entre les ports et les villes a donné naissance à des cultures portuaires caractérisées par une résilience unique face aux transformations constantes des conditions naturelles des mers et des océans, du territoire, des villes et des techniques portuaires, navales, de transport et de commerce. Le témoignage de ces transformations continues des ports et des villes portuaires est présent à la fois dans les bâtiments, dans les formes urbaines et dans la construction du paysage urbain, formant un palimpseste (Mitin, 2018)²⁰ unique qui ajoute constamment des couches de transformation dues aux changements sociaux, culturels et techniques.

Ce chapitre vise à identifier et à analyser ces structures interconnectées au cadre des villes, de leurs ports et de leurs zones portuaires, ainsi que du vaste territoire sur lequel leurs activités ont un impact au-delà des limites de la ville. L'objectif est de montrer les différentes manières dont les villes ports ont évolué au fil du temps, et comment ces changements ont eu un impact sur la construction du paysage.

La **section 1.1**, « *Paysages culturels urbains : les villes-ports* », présente un bref historique du terme « *ville-port* » et les principales considérations des auteurs concernés dans les domaines de l'histoire, de la géographie, de l'architecture et des études urbaines sur les liens entre la forme et l'architecture du port, ses activités économiques et sociales, et les impacts directs et indirects sur la construction de la ville et son influence territoriale. À partir d'une compréhension du terme « *ville-port* », une relation est établie avec les concepts de paysage culturel urbain et de palimpseste afin de comprendre les aspects historiques et culturels. L'histoire des techniques portuaires, maritimes et logistiques est abordée, en mettant l'accent sur la progression technique et technologique des XIXe et XXe siècles après le début de l'industrialisation jusqu'aux techniques actuelles du XXIe siècle.

Ensuite, dans la **section 1.2**, « *Paysages industriels : les ports et l'histoire des techniques portuaires* », les concepts de patrimoine et de paysage industriel sont présentés, sur la base de la consolidation de

²⁰ Le terme « *palimpseste* » décrivait à l'origine des manuscrits médiévaux dans lesquels d'anciens textes, partiellement effacés, restaient visibles sous de nouvelles écritures. Adapté à l'étude des paysages culturels et urbains, le concept illustre la manière dont différentes périodes historiques et influences culturelles coexistent et se chevauchent dans un même espace. Lié aux idées de Carl Sauer sur l'évolution des paysages culturels et au concept d'occupation successive de Derwent Whittlesey, le modèle du palimpseste a été formalisé par J. Vervloet dans les années 1980. Ce modèle permet de comprendre comment les couches historiques et culturelles interagissent et restent visibles dans les environnements urbains, offrant ainsi une vision plus complexe et structurée de l'évolution de ces paysages.

Mitin Ivan. « Constructing urban cultural landscapes & living in the palimpsests: a case of Moscow city (Russia) distant residential areas », *Belgeo* [Online], n. 4, mis en ligne le 5 novembre 2018, consulté le 15 juin 2024. URL : <https://journals.openedition.org/belgeo/28126>, DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.28126>.

ces concepts dans le domaine du patrimoine et du paysage culturel, afin de démontrer leur influence sur la compréhension des paysages des zones portuaires. Cette histoire technique, centrée sur la construction du paysage industriel, est cruciale pour comprendre comment les zones portuaires ont été des sites de développement technique d'une grande importance pour les politiques économiques des pays respectifs, et donc des espaces en constante transformation physique, à la fois dans leur forme urbaine, leurs architectures et leurs infrastructures spécifiques, avec un impact direct sur le paysage du port, ses environs immédiats et les fronts de mer (« *waterfronts* ») des grandes villes.

La **section 1.3**, « *Les villes-port contemporaines et la transformation du paysage* », présente en bref des études et des auteurs issus des domaines de l'histoire, de la géographie, de l'architecture et des études urbaines sur les conditions des grands projets de revitalisation urbaine dans les zones portuaires et les fronts de mer (« *waterfronts* ») des villes portuaires. Ces grands projets urbains, appelés ici transformations urbaines, présentent des similitudes économiques, sociales et formelles, même entre des ports, des villes et des pays aux cultures et aux histoires différentes. Cette brève présentation du contexte actuel des transformations urbaines met en lumière la nécessité d'étudier ce phénomène, qui sera approfondi au chapitre 3, l'analyse d'autres études de cas de ports et de villes-ports.

À la fin du chapitre 1, une brève *conclusion* sera présentée sur les principales réflexions tirées des auteurs cités dans la recherche bibliographique.

1.1. Paysages culturels urbaines : les villes-ports

Dans cette première section du *chapitre 1*, on mettra en contexte le concept de ville-port et sa relation avec les concepts de paysages culturels et urbains. La transformation constante des fonctions économiques, politiques et sociales des ports au cours de l'histoire a eu un impact significatif sur la culture et la relation entre les êtres humains et la nature, entraînant une transformation continue du paysage portuaire et urbain. Ce dynamisme est visible dans les nombreuses villes ports qui préservent des parties de leurs centres historiques, de leurs zones portuaires et/ou de leurs ports en tant que paysages culturels urbains.

De nombreuses histoires architecturales et urbaines sont principalement basées sur le territoire, se concentrant sur l'environnement bâti au sein d'une ville, d'une région ou d'une nation, négligeant souvent les interconnexions et les fonctions des infrastructures à travers les frontières territoriales. La mer, avec ses routes maritimes flexibles et ses eaux internationales, contraste avec l'infrastructure

fixe de l'intérieur et les territoires contrôlés par chaque nation, État ou pays. Cette perspective souligne l'importance d'étudier l'architecture des villes ports comme faisant partie d'un « *continuum* » mer-terre (Hein, 2011)²¹, reliant diverses typologies et espaces architecturaux. Selon Hein (2011), une « *ville-port* » est une ville dont l'urbanisme, l'architecture et le développement socio-économique et culturel sont fortement influencés par les réseaux maritimes internationaux et les échanges transnationaux. Ces villes jouent un rôle crucial dans la circulation des marchandises, des idées et des changements sociaux à travers les réseaux de transport maritime et de commerce, façonnant ainsi leurs paysages urbains et leurs infrastructures.

La relation entre les navires, les ports, les fronts de mer, les villes et les arrière-pays²² a créé un paysage urbain portuaire unique, un modèle spatial, social et culturel, tel que défini par Hein (2011 ; 2016)²³. Bien qu'il ne soit pas continu dans l'espace, ce paysage présente des modèles architecturaux et urbains similaires dans les villes portuaires interconnectées.

L'étude de ces villes dans cette perspective permet de mettre en évidence leurs réponses collectives aux défis posés par le continuum mer-terre, tels que les nouveaux types et tailles de navires, les techniques en constante évolution, les routes maritimes variables et les contextes économiques et politiques changeants. Comprendre les différentes transformations des villes portuaires et de leurs paysages dans une perspective historique permet de donner une dimension complète à l'interprétation des transformations humaines et techniques qui ont conduit à la nécessité de réformer les zones portuaires, voire des villes entières, alors que les caractéristiques culturelles continuent d'être présentes dans ce paysage. Elle permet ainsi d'aborder les transformations majeures et inéluctables des villes et des ports et de leurs fronts de l'eau (« *waterfronts* »).

Un port, en tant qu'interface utilisable entre la terre et l'eau, est un lieu hétérogène composé de multiples éléments. Il offre un accès à l'eau et est directement relié à de nombreux autres ports dans le monde (Jacobs *et al*, 2010)²⁴. Le port sert de point de débarquement pour les pêcheurs et de point

²¹ **Hein** Carola, « Port Cityscapes – A networked analysis of the built environment » dans **Hein** Carola, *Port Cities: Dynamic Landscape and Global Networks*, New York, Routledge, **2011**, p. 1–23.

²² Dans la bibliographie étudiée, le terme utilisé pour désigner l'intérieur du territoire qui apporte un soutien économique à la ville portuaire et au port est appelé « *hinterland* », un terme anglais qui désigne l'intérieur du territoire qui produit et utilise les produits importés et exportés par le port concerné. Dans la traduction libre de cette mémoire, ce terme est traduit par « *arrière-pays* ».

²³ **Hein** Carola, « Port Cityscapes : Conference and Research Contributions on Port Cities », *Planning Perspectives*, n. 31, vol. 2, mis en ligne le 2 mars **2016**, consulté le 13 avril 2024. DOI : <https://doi.org/10.1080/02665433.2015.1119714>.

²⁴ **Jacobs** Wouter, **Ducruet** César, **W. de Langen** Peter. « Integrating world cities into production networks : The case of port cities », *Global Networks*, n. 10, vol. 1, **2010**, p. 92-113. URL : <https://shs.hal.science/halshs-00459509>.

de transbordement pour les marchandises et les personnes. Avec les marchandises et les personnes, les idées se propagent également à l'échelle mondiale. Les ports sont donc des lieux d'échange complexes qui forment un réseau mondial (Ducruet, 2020).

L'étymologie du mot « port » offre un éclairage fascinant sur sa signification profonde. Il est étroitement lié à des termes tels que « *portare* » (« transporter ») et « *portus* » (« ouverture, porte »), tous deux dérivés de la racine « *per* » (« à travers ») (Larousse, 2024)²⁵. Cette racine a donné naissance au grec ancien « *πόρος* », « *poros* » (« passage »), ce qui souligne le sens fondamental du port en tant que lieu de passage vers la mer. Ces racines linguistiques illustrent de manière poignante la fonction essentielle d'un port : connecter les territoires à travers les voies maritimes.

Plusieurs éléments influencent l'aptitude d'un site à accueillir un port. Il s'agit notamment de sa connexion aux routes commerciales maritimes, de la présence d'une zone côtière, d'une profondeur d'eau adéquate, de la protection contre les eaux libres et de l'accès aux zones intérieures. Les facteurs stratégiques et la capacité à défendre une ville portuaire (Fusaro *et al*, 2010)²⁶ ont également des implications significatives à cet égard.

Jusqu'au XIXe siècle, le commerce à longue distance était plus facile et plus rapide par voie maritime que par voie terrestre. De nombreuses villes côtières et fluviales dépendaient de la navigation comme principal moyen de transport. Leurs arrière-pays dépendaient d'elles pour l'acheminement de marchandises provenant du monde entier. Dans les villes-ports, des types particuliers d'architecture et de formes urbaines sont apparus (Hein, 2016), ainsi que des structures politiques et sociales spécifiques, à l'intersection du commerce mondial et de la mise en œuvre locale. Les entrepôts et les zones de stockage se sont développés à proximité des points de débarquement, et les activités maritimes se sont concentrées à proximité. Des zones pour les étrangers se sont développées à proximité du port et des quartiers de loisirs (Kosok, 2022)²⁷ ont accueilli une population en constante évolution. Les logements des travailleurs portuaires doivent être situés à proximité des navires et des quais. Des institutions maritimes publiques et privées et des logements pour les marchands et les armateurs fortunés ont également vu le jour. Un microcosme spécifique à la navigation est né, dont les éléments architecturaux sont devenus des icônes des traditions maritimes (Hein, 2011).

²⁵ **Dictionnaire Larousse Langue Française**, consulté en ligne le 20 mai 2024. Disponible sur : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/port/62676#definition>.

²⁶ **Fusaro** Maria, **Polónia** Amelia, *Maritime History as Global History*, Liverpool University Press, 2010, DOI : <https://doi.org/10.2307/j.ctt21pxjhv>.

²⁷ **Kosok**, Lisa, « Pleasurescapes on the Edge: Performing Modernity on Urban Waterfronts (1880-1960) », *Journal of Urban History*, n. 48, vol. 6, 2022, p. 1199-1210. DOI: <https://doi.org/10.1177/00961442221089860>

Jusqu'au XIXe siècle, le commerce de longue distance était plus facile et plus rapide par mer que par terre. De nombreuses villes côtières et fluviales dépendaient de la navigation comme principal moyen de transport, et leurs arrière-pays comptaient sur elles pour obtenir des marchandises du monde entier. Dans les villes-port, des types particuliers d'architecture et de formes urbaines ont émergé (Hein, 2011), ainsi que des structures politiques et sociales spécifiques, à l'intersection du commerce mondial et de l'implantation locale (Janssen & Hein, 2023)²⁸.

Les entrepôts et les zones de stockage se développaient près des points de débarquement, et les activités maritimes se concentraient dans les environs. Des quartiers pour étrangers se formaient près du port, et des districts de loisirs répondaient aux besoins d'une population en constante évolution (Kosok, 2022). Les logements des travailleurs portuaires devaient être à courte distance des navires et des quais. Des institutions maritimes publiques et privées ainsi que des habitations pour les riches commerçants et armateurs voyaient également le jour.

Ces éléments architecturaux et urbain comprenaient des structures comme les entrepôts avec leurs grues et poulies, les bâtiments multifonctionnels abritant à la fois des bureaux, des espaces de stockage et des logements, ainsi que des infrastructures portuaires adaptées aux besoins de la navigation et du commerce. Ces édifices et infrastructures reflétaient et perpétuaient l'importance des activités maritimes dans le développement et l'identité des villes port (Jansen & Hein, 2023).

Dans de nombreux pays, les navires et les bateaux jouent encore un rôle important dans le transport de passagers. Cependant, les voyages sur de longues distances et intercontinentaux sont principalement couverts par d'autres moyens de transport. Les voyages en bateau sont principalement destinés au tourisme, avec des navires de croisière luxueux transportant des passagers disposant de temps et d'argent vers diverses destinations. Les croisières, comme des bulles touristiques promettant une sensation de chez-soi, de sécurité, de divertissement et de commerce tout en naviguant vers des lieux exotiques, constituent une forme architecturale propre (Hein, 2019)²⁹.

Ces navires de croisière représentent la pression du tourisme global sur les villes historiques, qui ont souvent du mal à absorber les milliers de touristes arrivants simultanément et nécessitant un transport en bus, créant ainsi des problèmes de mobilité. Les protestations actuelles à Venise,

²⁸ **Jansen** Maurice, **Hein** Carola, « Port city symbiosis: introduction to the special issue », *Maritime Economics and Logistics*, vol. 25, 2023, p. 211-229, mis en ligne le 13 mars 2023, consulté le 16 avril 2024, DOI : <https://doi.org/10.1057/s41278-023-00257-x>.

²⁹ **Hein** Carola. « The Port Cityscape : Spatial and Institutional Approaches to Port City Relationships », *PORTUSplus*, n. 8, mis en ligne le 19 décembre 2019, consulté le 16 avril 2024. URL : <https://portusplus.org/index.php/pp/article/view/190>.

Dubrovnik, Barcelone et Amsterdam (Moretti, 2020) illustrent le conflit entre les navires de croisière, les nouvelles normes de voyage et les villes qui ne peuvent (ou ne veulent) pas s'adapter.

Ces situations mettent en évidence les tensions entre l'industrie du tourisme de masse et les capacités d'adaptation des villes historiques. Les infrastructures locales sont souvent insuffisantes pour gérer le nombre élevé de touristes apportés par les croisières, menant à des défis logistiques et à des préoccupations environnementales. Les villes doivent trouver un équilibre entre l'accueil des touristes et la préservation de leur patrimoine culturel et de leur qualité de vie.

Ces caractéristiques du port comme d'espaces d'accueil, de divertissement et de rassemblement par le commerce ont disparu depuis la conteneurisation dans les années 1960 (Hein, 2011 ; Ducruet, 2008). Bien que le transport maritime soit toujours fondamental pour l'acheminement de nombreuses marchandises dans le monde, l'interconnexion avec la ville ou les territoires proches du port a largement disparu. Aujourd'hui, les ports ont un aspect et un fonctionnement très différents de ceux de leurs prédécesseurs : ils sont devenus des zones hautement spécialisées pour le transbordement rapide de la mer vers la terre, agissant comme des centres de distribution connectés à de grandes infrastructures qui s'étendent jusqu'à l'arrière-pays (Ducruet, 2008).

1.1.1. Paysage culturel urbain et patrimoine des ports

L'étude des paysages culturels et la compréhension de l'origine de leur concept sont essentielles pour la protection des paysages portuaires, car elles nous permettent de reconnaître et de valoriser la complexité historique et culturelle de ces zones. Les fonctions des ports ont évolué au fil du temps, reflétant les changements dans les exigences du commerce, les avancées techniques et les modifications des conditions naturelles et géopolitiques. À l'origine, les ports servaient de points d'échange de marchandises, de centres de migration et de points militaires stratégiques. Avec les progrès de l'industrialisation et, plus tard, de la conteneurisation dans les années 1960, les ports sont devenus des zones hautement spécialisées pour le transbordement rapide des marchandises (Hein, 2011 ; Ducruet, 2020). Ces changements ont eu un impact sur l'économie locale, ont transformé les infrastructures urbaines et ont modifié les interactions sociales dans les villes portuaires.

Ces transformations continues ont un impact profond sur le paysage urbain et culturel. Le patrimoine architectural et historique des zones portuaires témoigne des différentes époques de développement et des fonctions que les ports ont remplies au fil du temps. Cela correspond à la définition des paysages culturels de l'UNESCO, par exemple, et reflète l'évolution de la société

humaine sous l'influence de forces physiques et culturelles. L'étude de ces paysages permettra de mieux comprendre comment les interactions entre l'homme et l'environnement naturel ont façonné l'infrastructure et la culture locales.

C'est pourquoi de nombreuses villes ports ont choisi de patrimonialiser certaines parties de leurs centres historiques et de leurs zones portuaires, reconnaissant ainsi leur valeur en tant que paysages culturels urbains. L'argument en faveur de la patrimonialisation de ces paysages vise à préserver ces espaces de manière à permettre le maintien des identités culturelles, tout en s'adaptant aux nouvelles réalités économiques et technologiques et aux autres changements inévitables du monde contemporain. Afin de comprendre l'étendue de cette protection du paysage culturel et sa relation avec les projets de transformation urbaine, objectif de ce mémoire, une brève contextualisation des paysages culturels et du patrimoine portuaire est présentée.

La transformation constante des fonctions économiques, politiques et sociales des ports a un impact profond sur la culture et la relation entre l'homme et la nature, ce qui entraîne une transformation continue du paysage. De nombreuses villes ports ont des parties de leurs centres historiques, des zones portuaires et des ports reconnus comme des paysages culturels urbains. Dans cette étude, l'ajout du terme « urbain » au concept de paysage culturel est envisagé, car la recherche se concentre sur les zones portuaires situées dans les espaces urbains. Bien que les ports cités en exemple et les études de cas (détaillées dans le chapitre 3) aient des fronts de mer, ou même fluviales ou océaniques, appelées ici « *waterfronts* » comme dans la terminologie anglophone, l'accent est donc mis sur l'intégration de ces zones portuaires dans le contexte urbain et sur leur pertinence en tant qu'éléments importants du paysage culturel de la ville.

En 1992, la Convention du patrimoine mondial a reconnu et commencé à protéger les paysages culturels, premier instrument juridique international à le faire. Lors de sa 16e session, le Comité a établi des orientations pour l'inscription des paysages culturels sur la Liste du patrimoine mondial. Les paysages culturels, définis comme des « *œuvres combinées de la nature et de l'homme* », reflètent l'évolution des sociétés et des établissements humains influencés par les environnements physiques et les forces sociales, économiques et culturelles (UNESCO, 2008, article 1)³⁰.

Pour qu'une portion d'espace donnée soit considérée comme un paysage culturel, il faut qu'il y ait une condition particulière et représentative entre les relations des groupes sociaux et la nature

³⁰ **Unesco.** « Operational Guidelines for the implementation of The World Heritage Convention ». Paris, 2008. Disponible sur : whc.unesco.org/archive/opguide08-pt.pdf.

du lieu qu'ils occupent (Scifoni, 2006)³¹. En résumé, les paysages culturels ne sont pas seulement le résultat de la manière dont les hommes ont façonné le territoire et son environnement au fil du temps, mais ils sont également porteurs de significations culturelles et sociales. La façon dont les gens interagissent avec l'environnement naturel, les pratiques agricoles, l'architecture, les traditions et les valeurs associées à ces paysages peuvent être tout aussi importantes que leur aspect physique. L'UNESCO reconnaît cette interaction unique entre la culture humaine et la nature en désignant les paysages culturels comme sites du patrimoine mondial, afin de préserver et de promouvoir leur importance d'un point de vue culturel et environnemental.

Cette perspective établie par la catégorie de paysage culturel permet de dépasser le concept de patrimoine naturel et culturel, matériel et immatériel, jusqu'alors cloisonné, et de se rendre compte de la possibilité d'établir la dynamique entre ces patrimoines dans un même ensemble configuré dans un espace donné, élargissant ainsi l'appréhension des pratiques culturelles associées aux matérialités et aux formes naturelles et construites.

Pour établir cette catégorie, le Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO a utilisé un concept issu de la géographie allemande traditionnelle, comme le soulignent Ribeiro (2016)³² et Holzer (1999)³³, dans lequel la compréhension du paysage culturel provient des géographes allemands et des concepts de paysage naturel (« *Naturlandschaft* ») et de paysage culturel (« *Kulturlandschaft* »). Le mot allemand est plus ancien et a une signification plus complexe que le mot latin, associé à la Renaissance et, à l'origine, aux arts plastiques (Holzer, p.152).

Les mots peuvent être interprétés différemment selon la langue dans laquelle ils sont utilisés. Ainsi, « *landschaft* » (allemand) et « *paysage* » (français), par exemple, peuvent ne pas avoir la même signification. Nous soulignons le travail des géographes allemands pour conceptualiser ces mots, qui sont maintenant compris comme des catégories distinctes, comme le souligne Tricart (1982, p. 13-14)³⁴, que, pour les géographes allemands, le paysage est constitué d'éléments concrets de l'environnement naturel, tels que le relief, les plantes et les sols. En revanche, ils ne prennent généralement pas en compte les modifications que l'homme a apportées au paysage.

³¹ Scifoni Simone, « Paisagem cultural (verbete) », dans Grieco Bettina, Teixeira Luciana, Thompson Analucia. (orgs.), *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*, ed. 2, 2016, Rio de Janeiro, Brasília, IPHAN/DAF/Copedoc. URL : <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/82/paisagem-cultural>.

³² Ribeiro Rafael Winter, « Paisagem (verbete) » dans Grieco Bettina ; Teixeira Luciana ; Thompson Analucia. (orgs.), « Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural », ed. 2, 2016, Rio de Janeiro, Brasília, IPHAN/DAF/Copedoc. URL : <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/92/paisagem>.

³³ Holzer Werther. « Paisagem Imaginário e Identidade: alternativas para o estudo geográfico » dans Rosendahl Zeny, Corrêa Roberto Lobato (orgs.), *Manifestações da Cultura no Espaço*, Rio de Janeiro, Eduerj, 1999, p.149-168.

³⁴ Tricart Jean, « Paisagem e ecologia », *Inter-fácies Escritos e Documentos*, n. 76, 1982, Rio Claro, Unesp, p. 1-55.

Dès les années 1920, Carl Sauer³⁵ a proposé de dépasser l'opposition traditionnelle entre les significations des paysages en affirmant que les paysages culturels et naturels ne sont pas deux objets distincts, mais plutôt deux parties d'un même ensemble, à savoir le paysage. Sauer considérait que le paysage était composé de deux éléments : la « *première moitié du contenu du paysage* », qui représentait les ressources naturelles et le paysage naturel, et la « *deuxième moitié du contenu du paysage* », qui englobait les faits culturels et les modes d'utilisation développés dans cet environnement naturel, c'est-à-dire le paysage culturel. Cette perspective unifiée permettait de mieux comprendre la relation complexe entre l'activité humaine et l'environnement naturel au sein du paysage.

L'adoption du concept de « *paysage culturel* » en tant que catégorie distincte par l'UNESCO et par les législations culturelles de différents pays, comme le Brésil, a été essentielle pour surmonter la division traditionnelle et la dichotomie entre nature et culture. Cependant, comme le souligne Scifoni (2016), l'ajout de l'adjectif « *culturel* » au terme « *paysage* » vise à permettre aux institutions de préservation d'identifier les paysages auxquels une valeur patrimoniale peut être attribuée, les distinguant ainsi du reste. En d'autres termes, un paysage culturel est un type de paysage qui, en répondant aux critères établis par ces institutions, mérite d'être protégé et reconnu comme faisant partie du patrimoine culturel, établissant ainsi une distinction significative par rapport aux autres paysages. Cette distinction est essentielle pour la préservation et la valorisation du patrimoine culturel.

La ville-port est un exemple emblématique de paysage culturel, remarquable par son importance historique et culturelle (Hein, 2016 ; Schubert, 2011)³⁶. L'étude du patrimoine portuaire et de sa pertinence historique est fondamentale pour comprendre l'évolution des villes portuaires et leurs diverses fonctions au fil du temps. Ces zones reflètent non seulement un riche patrimoine architectural et infrastructurel, mais aussi la forme urbaine et les interactions sociales qui sont nées autour des activités portuaires.

Le patrimoine des villes ports comprend souvent la préservation de parties importantes des ports historiques, ou même de vestiges de ces installations. Cela va des bâtiments et des structures

³⁵ Sauer Carl, « A morfologia da paisagem » (traduction en portugais brésilien), dans Rosendahl Zeny, Corrêa Roberto Lobato (orgs.), *Manifestações da Cultura no Espaço*, Rio de Janeiro, Eduerj, 1999 [1988], p. 12-73.

³⁶ Hein Carola, « Port Cities and Urban Waterfronts : How Localized Planning Ignores Water as a Connector ». *WIREs Water*, vol.3, n. 3, mise en ligne le 17 mars 2016, consulté le 14 avril 2024, p. 419–38. URL : <https://wires.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/wat2.1141>, DOI : <https://doi.org/10.1002/wat2.1141>.

Schubert Dirk « Waterfront Revitalizations – From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg » dans Desfor Gene, Laidley Jennefer, Stevens Quentin, Schubert Dirk, *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, New York, Routledge, 2001.

architecturales aux infrastructures et à l'agencement urbain des zones portuaires (Hein, 2019). Ces actions de préservation visent à protéger et à valoriser les éléments qui témoignent de l'importance des ports à travers l'histoire, en veillant à ce que leurs contributions culturelles et économiques ne soient pas oubliées.

Pour bien comprendre la dimension historique, sociale et économique de la culture maritime et son impact sur les villes-port, il est essentiel d'examiner l'évolution des ports et les transformations qu'ils ont subies. Les ports ont d'abord été des points d'échange de marchandises, des centres de migration et des positions militaires stratégiques. Avec l'industrialisation et la conteneurisation, ils sont devenus des zones spécialisées dans le transbordement rapide de marchandises, influençant considérablement l'économie locale et l'infrastructure urbaine.

Ces transformations continues ont laissé un héritage diversifié de paysages portuaires tout au long de l'histoire. L'étude de ces paysages permet de mieux comprendre les interactions entre l'homme et la nature et la manière dont ces interactions ont façonné l'infrastructure et la culture des villes portuaires. Protéger et améliorer ces paysages ne consiste pas seulement à préserver le passé, mais aussi à reconnaître et à célébrer la pertinence culturelle et économique continue de ces zones.

1.1.2. Le patrimoine des ports : les ports anciens, médiévaux et modernes

L'étude des ports anciens est fondamentale pour comprendre l'histoire de l'économie, les changements sociaux et culturels dans les villes portuaires et les conditions géographiques des ports contemporains (Hein, 2019). Ces ports étaient essentiels au commerce, agissant comme des centres d'échange de marchandises, d'idées et de technologies, stimulant ainsi la croissance économique et l'innovation entre des parties du monde différentes et éloignées les unes des autres.

Les ports, au-delà de leur rôle économique, étaient des centres vitaux pour les échanges culturels et sociaux, facilitant le mouvement de personnes et la rencontre de diverses cultures, langues et coutumes. Cette dynamique a engendré des transformations sociales et culturelles profondes, influençant le développement urbain et la vie publique dans les villes-portuaires (Schubert, 2001). Les ports antiques, souvent au centre de conflits et de défis environnementaux, restent des marqueurs historiques importants dans les paysages modernes, offrant des perspectives sur la connectivité et l'isolement. Comprendre ces rôles historiques aide à apprécier la signification contemporaine des ports, notamment face à la mondialisation, aux migrations et aux défis environnementaux actuels.

Les ports anciens ont souvent laissé des traces durables, intégrées dans les structures urbaines modernes. Par exemple, les arsenaux médiévaux, le mot même dérivé de l'arabe « *dār-al sinā* », ont été essentielles pour le développement des techniques maritimes et militaires, ainsi que pour la diffusion de ces connaissances techniques (Picard, 2004)³⁷. Ces structures, souvent situées au cœur des villes historiques, témoignent de la continuité et de l'importance stratégique des ports à travers les âges. La structure architecturale des arsenaux méditerranéens était conçue pour protéger les galères des attaques navales constantes venant de l'extérieur, en fournissant un abri pour les réparations (Colleta, 2023)³⁸.

Les ports antiques et les routes commerciales maritimes ont facilité un vaste échange culturel, économique et technique, en diffusant des savoir-faire liés à la défense navale et en intégrant des marchandises et des influences étrangères dans toute la Méditerranée antique. Ces échanges ont contribué au perfectionnement des techniques portuaires à travers les âges et ont laissé un héritage durable dans le paysage urbain des villes portuaires (Braunstein, 2016)³⁹. Des exemples comme Venise et la Ligue Hanséatique illustrent comment ces ports ont façonné l'architecture et l'organisation urbaine, intégrant des éléments culturels et techniques des échanges commerciaux et formant des structures comme les « *fondaci* » qui reflètent des modèles architecturaux diversifiés adaptés à des besoins spécifiques.

La Route de la Soie maritime a illustré l'impact des ports sur le développement urbain en reliant la Chine à l'Europe, facilitant les échanges culturels et économiques dans des villes comme Constantinople, Venise et Guangzhou (Basu, 1985)⁴⁰. Ces ports ont façonné les paysages urbains par des architectures spécifiques adaptées au commerce maritime. Ils ont également révélé l'interaction complexe entre environnement naturel et bâti, souvent au cœur de conflits, défis environnementaux et problèmes de santé publique. La découverte de l'Amérique et le commerce atlantique ont modifié les connexions maritimes, entraînant le déclin des villes méditerranéennes orientales au profit des ports atlantiques comme Lisbonne et Cadix, ainsi que la création de nouvelles villes influencées par la colonisation (Pagés Sánchez, 2019). L'ère de la voile a été marquée

³⁷ Picard Christophe, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VIIe-XVe siècle) », dans Coulon Damien *et al*, *Chemins d'outre-mer : Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Éditions de la Sorbonne, Paris, 2004, p. 691-710. URL : <https://10.4000/books.pSORBONNE.3997>.

³⁸ Colleta Teresa, « Arsenali marittimi e città portuali del Mediterraneo medievale. Gli arsenali di Napoli, metropoli portuale del Trecento », *Convivium*, vol. 10, n. 1, 2023, p. 68-85. DOI : <https://doi.org/10.1484/J.CONVI.5.135226>.

³⁹ Braunstein Philippe. « Chapitre III. Le Fondaco dei Tedeschi ou le poumon de Venise » dans *Les Allemands à Venise 1380-1520*, Publications de l'École française de Rome, 2016, p. 75-199, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.eFR.38137>.

⁴⁰ Basu Dilip K. (eds.), *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia*, University Press of America; Center for South and Southeast Asia Studies, Berkeley, 1985, p. 297.

par des défis et s'est terminée avec l'arrivée des navires à vapeur au XIXe siècle, favorisant la diffusion mondiale des idées européennes.

Le commerce triangulaire a marqué cette époque, facilitant l'échange de marchandises et la traite des esclaves, avec Liverpool jouant un rôle central. Les profits de cette traite ont soutenu le développement portuaire, comme les « *West India Docks* » à Londres (Stone, 2017)⁴¹. L'île de Gorée, au Sénégal, et le « *Cais do Valongo* », à Rio de Janeiro, témoignent de la traite des esclaves. Gorée, malgré son déclin commercial, reste un site historique de la traite, et le « *Cais do Valongo* » rappelle l'impact humain de cette pratique, étant l'un des rares sites archéologiques à contenir des vestiges du port et des structures construites pour faire face à la traite des esclaves (Ramos, 2003)⁴².

La relation entre les ports antiques et les structures urbaines modernes est manifeste : les anciennes infrastructures portuaires ont souvent été intégrées dans, ou ont influencé, le développement urbain actuel, illustrant ainsi l'importance persistante des échanges maritimes et leur impact durable sur l'architecture et l'organisation des villes.

1.1.3. *L'industrialisation et les nouveaux ports des XIXe et XXe siècles*

En général, l'impact de la révolution industrielle sur la technique portuaire et le développement urbain a été transformateur. La convergence des nouvelles technologies, du télégraphe aux bateaux à vapeur, a révolutionné le commerce mondial et influencé la planification urbaine et la conception architecturale (Hein, 2016). Ces progrès ont jeté les bases du monde moderne interconnecté, soulignant l'héritage toujours présent de l'industrialisation dans le remodelage des ports, des villes et de l'architecture des villes ports.

L'industrialisation a apporté des changements sans précédent dans les centres urbains, en particulier dans les villes ports, où la convergence des nouvelles technologies a révolutionné l'infrastructure et le paysage. Cette époque a marqué le passage des méthodes traditionnelles de commerce et de communication à des systèmes plus avancés et plus efficaces qui ont permis d'interconnecter le monde d'une manière inimaginable auparavant (Ducruet, 2020 ; Hoyle, 2000 ; Hein, 2019 ; Moretti, 2020).

⁴¹ Stone Peter, *The History of the Port of London: A Vast Emporium of All Nations*, Barnsley, South Yorkshire, Pen & Sword History, 2017.

⁴² Ramos Sílvia Alexandra, « Rio de Janeiro e seus portos : portos na cidade ou cidade como porto virtual ? », mémoire de maîtrise en aménagement du territoire, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

L'avènement du télégraphe a révolutionné la communication, permettant une transmission instantanée d'informations sur de grandes distances et améliorant la coordination et la gestion des activités maritimes (Fusaro & Polónia, 2010). Les ports sont devenus des centres de communication efficaces et dynamiques, augmentant leur productivité. Parallèlement, l'introduction des navires à vapeur a réduit la durée des trajets et augmenté le volume de marchandises transportées. Cela a transformé les ports, nécessitant de nouveaux quais et installations, et les zones portuaires sont devenues spécialisées pour optimiser la manutention et le stockage des marchandises.

L'un des exemples les plus remarquables de cette transformation est celui des « *Docklands* » à Londres. Le réaménagement de cette zone est devenu un modèle mondial de transformation des ports et des villes, illustrant l'impact profond de l'industrialisation sur l'urbanisme et l'architecture (Stone, 2017). La construction de fronts de mer avancés dans les villes-port d'Asie, équipés de sièges commerciaux, de maisons de marchands, de sites religieux et d'installations de loisirs, a reflété cette évolution (Basu, 1985). Ces développements soulignent l'émergence de réseaux commerciaux mondiaux facilités par les progrès techniques.

Les villes ports britanniques, notamment Londres et Liverpool, ont été à l'avant-garde de ces innovations. Le « *Royal Albert Dock* » de Liverpool, inauguré en 1846, incarne les progrès techniques de l'époque (Stone, 2017). Construit en matériaux incombustibles tels que la fonte, la brique, le grès et le granit, le dock a introduit des caractéristiques révolutionnaires telles que le chargement direct des marchandises des navires vers les entrepôts à l'aide d'une grue. L'utilisation d'arcades et des premières grues hydrauliques en 1849 illustre l'intégration des technologies de pointe dans la conception des ports (Stone, 2017). L'influence de Liverpool s'est étendue aux tendances architecturales, au-delà des améliorations fonctionnelles. La conception de ses docks et entrepôts a influencé l'architecture des grands magasins classiques de la ville, incorporant des éléments de fonctionnalité industrielle dans les bâtiments commerciaux et exporter également cette technique dans les ports de toute l'Europe, notamment à Marseille en cette période (Clapier, 2014)⁴³.

L'essor de Manchester en tant que ville pivot pendant la révolution industrielle illustre également l'impact de l'innovation technique sur le développement urbain. La création du canal « *Bridgewater* » en 1764 et du canal « *Rochdale* », reliant Manchester à Liverpool, a transformé la ville

⁴³ **Clapier** Alexandre, « Le dock ou les risques du monopole » dans **Roncayolo** Marcel, *L'imaginaire de Marseille*, ENS Éditions, 2014. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.enseditions.370>.

en un port important. Ces voies d'eau ont facilité le transport efficace du charbon et des marchandises, soutenant ainsi la croissance industrielle de Manchester (Stone, 2017).

L'Empire britannique, grâce à ses innovations portuaires et urbanistiques, a non seulement optimisé le commerce mondial, mais a également influencé les styles architecturaux à travers le monde, soulignant l'impact de l'industrialisation sur le développement des villes portuaires. La création de zones spécialisées dans ces ports a permis une gestion plus efficace des marchandises, tandis que des villes comme Hambourg ont adopté des solutions uniques, comme le port à marée et la « *Speicherstadt* », le plus grand complexe d'entrepôts historique au monde (Hein, 2019). Ce complexe, achevé en 1900, a intégré des éléments d'infrastructure sophistiqués, tels que des grues hydrauliques et des systèmes de transport ferroviaire, illustrant l'évolution des techniques d'entreposage et la nécessité d'adaptations ingénieuses pour soutenir un commerce en expansion (Hein, *op.cit.*, 2019).

Les avancées technologiques et les innovations architecturales de cette époque ont considérablement transformé le paysage et la fonctionnalité des villes-ports. Au XIXe siècle, la construction d'importantes voies navigables telles que le canal de Suez a transformé le commerce et la navigation à l'échelle mondiale (Bayoumi & Bennafla, 2023)⁴⁴. Ouvert en 1869 sous l'impulsion du diplomate français Ferdinand de Lesseps, le canal de Suez a relié la mer Méditerranée à la mer Rouge, raccourcissant considérablement la route maritime entre l'Europe et l'Asie en éliminant la nécessité de contourner l'Afrique. Ce développement a favorisé les navires à vapeur par rapport aux voiliers, car les premiers pouvaient facilement traverser le canal, ce qui réduisait considérablement la durée du transport des marchandises (Bayoumi & Bennafla, 2023). Le canal a eu un impact profond, revitalisant les villes méditerranéennes qui avaient décliné à l'époque du commerce atlantique et conduisant à la création de nouvelles villes portuaires comme Port-Saïd, fondée en 1859 dans le cadre de la construction du canal (Bayoumi & Bennafla, 2023).

En revanche, la ville colombienne de Colon, établie avant le canal de Panama, est devenue un point central de sa construction. Fondée en 1850 au terminus du chemin de fer de Panama, Colon a joué un rôle crucial pendant la construction ardue du canal de Panama, de 1881 à 1914. Bien que le projet ait représenté un défi économique et politique considérable, le canal a finalement révolutionné le commerce mondial en reliant les océans Atlantique et Pacifique (Musset &

⁴⁴ Bayoumi Hala, Bennafla Karine, « The Canal Towns : Port Said, Ismailia, Suez » dans Bayoumi Hala, Bennafla Karine (éds.), *An Atlas of Contemporary Egypt*, CNRS Éditions, 2023, p. 98-99.

Brustlein-Waniez, 1998)⁴⁵. L'achèvement du canal de Panama a marqué une avancée significative dans le domaine de l'ingénierie nautique, modifiant fondamentalement les schémas de transport maritime et les paysages économiques mondiaux.

La machine à vapeur, qui fait partie intégrante de la révolution industrielle, a radicalement transformé le commerce maritime. Bien que les navires océaniques à vapeur sans voile ne soient apparus que vers la fin du XIXe siècle, les bateaux à vapeur ont rapidement ouvert de nouvelles possibilités commerciales (Fusaro & Polónia, 2010). La révolution industrielle, les expansions coloniales et l'essor du commerce mondial nécessitent un transport efficace des marchandises et des passagers sur de longues distances maritimes.

Au milieu du XIXe siècle, le pétrole s'est imposé comme un concurrent redoutable du charbon, qu'il a progressivement supplanté grâce à ses capacités de chargement et de transport supérieures (Fusaro & Polónia, 2010). En tant que nouveau carburant pour le transport maritime, le pétrole a non seulement amélioré la fiabilité, mais aussi transformé l'infrastructure et les réseaux commerciaux des villes portuaires, laissant une marque indélébile sur notre environnement bâti et notre mode de vie modernes.

Les croisières se sont imposées comme une puissance commerciale dans la seconde moitié du XXe siècle, dominant le transport maritime de passagers malgré la popularité croissante des vols réguliers (Kosok, 2022). Aujourd'hui, les croisières règnent en maître sur les voyages maritimes et ont un impact considérable sur les villes qu'elles visitent. Les destinations historiques subissent souvent des transformations importantes en raison de l'afflux de touristes de croisière, dont le nombre, les intérêts variés et l'empreinte environnementale peuvent profondément affecter les sites patrimoniaux locaux (Kosok, 2022). Ce phénomène est particulièrement évident dans les îles des Caraïbes, où la présence écrasante du tourisme de croisière a entraîné des modifications notables des économies et des environnements locaux. En Europe, l'exemple de Venise, en Italie, s'impose à ce sujet.

Le transport du pétrole a nécessité des adaptations substantielles des installations portuaires, passant du transport par barils aux navires-citernes en vrac (Hein, 2018)⁴⁶. Les ports ont subi des

⁴⁵ **Musset** Alain, **Brustlein-Waniez** Violette. (éds.), « Dossier documentaire : le canal de Panama » dans *Les littoraux latino-américains : Terres à découvrir*, Éditions de l'HEAL, 1998, p. 114-116, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.ideal.2833>.

⁴⁶ **Hein** Carola, « Oil Spaces: The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area », *Journal of Urban History*, vol. 44, n. 5, 2018, p. 887-929, mise en ligne le 13 février 2018, consulté le 22 avril 2024. DOI : <https://doi.org/10.1177/0096144217752460>.

changements importants, incorporant de grands réservoirs cylindriques pour le pompage direct du pétrole, modifiant leur paysage physique et leurs méthodologies opérationnelles. Si les oléoducs sont apparus comme des moyens alternatifs de transport du pétrole, les voies navigables sont restées essentielles pour les entreprises chimiques (Hein, 2018). Ces développements ont stimulé la croissance des infrastructures résidentielles et de circulation, remodelant les paysages des villes-port.

1.2. Les zones portuaires : patrimoine industriel et changement du paysage

Dans ce thème, nous examinons l'évolution des techniques portuaires au XXe siècle, qui ont nécessité d'importantes transformations des infrastructures portuaires pour permettre la poursuite des activités économiques, la principale étant le transport conteneurisé. Ce type de transport a nécessité d'importants changements dans les structures portuaires, tels que la création de zones de stockage ouvertes, de grands équipements et de grues pour déplacer les affaires des camions et des trains, ou encore l'élargissement des chenaux, des quais et des routes pour permettre l'entrée et la sortie de navires gigantesques, qui nécessitent de grandes profondeurs dans les eaux portuaires, entre autres.

Face à ces nouveaux besoins, le déplacement des activités portuaires, jusqu'alors concentrées dans les ports traditionnels, vers des zones plus éloignées, voire d'autres villes, ou leur expansion dans les zones environnantes, a créé des défis que la gestion urbaine doit relever. Cela inclut l'abandon des installations industrielles portuaires traditionnelles et des installations situées dans leur environnement, l'espace à l'intersection entre la ville et le port ainsi que les zones portuaires. Face à ce nouveau contexte, ces zones portuaires se sont retrouvées à la dérive et déconnectées des principales activités qui y étaient menées depuis des siècles. Elles ont donc eu besoin de revitalisation, de rénovation, de requalification, etc. Ces types de projets urbains sont susceptibles de réactiver leur environnement culturel, social et, surtout, économique.

Dans *1.2.1 Destruction, conteneurisation et renouvellement urbain : les ports contemporains*, nous discutons de l'essor de la technologie et de la logistique des ports conteneurisés dans le monde et de son impact sur les paysages des villes portuaires. Dans *1.2.2 Un champ d'études patrimonial : de l'archéologie industrielle au paysage industriel*, une approche de l'évolution du concept de patrimoine et de paysage industriel, et comment ce concept s'étend aux ports et à leurs zones portuaires. Dans *1.2.3 Les transformations urbaines contemporaines des fronts de l'eau (« waterfront »)*, nous indiquons les principales

transformations urbaines qui ont eu lieu dans les zones portuaires du monde entier et qui ont eu un impact sur la perception des images du « *waterfront* » des villes-port du monde, en termes esthétiques, culturels, sociaux et économiques.

1.2.1. Destruction, containerisation et rénovation urbaine : les ports contemporains

Les deux guerres mondiales ont profondément affecté les ports et les villes-port, qui ont été des centres stratégiques et ont subi des destructions majeures (Hoyle, 2000)⁴⁷. Après les conflits, ces villes se sont reconstruites rapidement, souvent en mettant l'accent sur la réhabilitation commerciale plutôt que sur la préservation historique (Hein, 2019 ; Moretti, 2020). Le XXe siècle a vu des changements significatifs avec des mutations politiques, économiques et technologiques, notamment l'avènement de la conteneurisation dans les années 1960, qui a transformé les opérations portuaires et les infrastructures urbaines (Hoyle, 2000 ; Ducruet, 2020). Bien que ces avancées aient modernisé les villes-portuaires et leur logistique, elles ont également conduit à l'abandon de quartiers traditionnels et modifié les paysages et l'architecture des fronts de mer (Hein, 2019).

Selon Hoyle (2000) la revitalisation du front de d'eau dans les villes portuaires présente plusieurs défis. L'un des principaux défis est la nécessité de procéder à des ajustements majeurs tant pour les ports que pour les villes, y compris de nouvelles exigences en matière d'emplacement pour les ports et le réaménagement de zones substantielles de la surface de la ville. La rénovation urbaine ne concerne pas seulement les infrastructures physiques, mais aussi les communautés, et l'impact de la revitalisation des infrastructures sur la société va de pair avec son impact sur l'environnement. Chaque projet est presque invariablement controversé, et partout où ce processus se produit, une question essentielle se pose : comment concilier des buts, des objectifs et des intérêts contradictoires ? La difficulté fondamentale des projets de réaménagement des fronts de mer dans les villes portuaires est de concilier les nombreux intérêts, objectifs et influences interdépendants en jeu. Au niveau local, la conciliation d'influences, d'objectifs et d'intérêts interdépendants mais parfois contradictoires est problématique, et la recherche d'une vision commune peut être présente, mais elle est rarement couronnée de succès.

Le principal cadre théorique de cet article est une approche géographique de la revitalisation des fronts d'eau. L'auteur soutient que le réaménagement réussi des zones riveraines tient compte à la

⁴⁷ Hoyle Brian, « Global and Local Change on the Port-City Waterfront », *Geographical Review*, vol. 90, n.3, 2000, p. 395–417. DOI : <https://doi.org/10.2307/3250860>.

fois des processus universels et des attributs uniques des sites individuels. Ils proposent qu'une analyse générale de la croissance et du changement des villes portuaires puisse révéler des étapes communes et des facteurs sous-jacents, contribuant à la fois aux similitudes et aux distinctions entre les sites.

La relation entre les villes et les ports (*tableau 1*) peut être décrite en cinq phases distinctes, selon Hoyle (2000). Initialement, la première phase voit la ville et le port constituer un ensemble intégré au cœur du centre-ville, suivie par l'expansion et l'adoption de nouvelles technologies. Ensuite, il y a une phase de séparation des zones portuaires. Enfin, il y a un intérêt croissant pour la reconversion et la réinvention de ces espaces en tant que lieux significatifs au sein de la ville contemporaine.





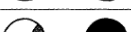

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th–early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		Mid–20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960s–1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970s–1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980s–2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Tableau 1 : « Les étapes de l'évolution des relations entre les ports et les villes ».

Source : Hoyle, 2000, p. 405.

En corrélation avec le tableau de Hoyle, dans la phase IV « *Retreat from the waterfront* », on observe cela en raison de la désuétude des anciens établissements industriels au centre des zones urbaines et de l'état des friches industrielles qu'ils ont laissées derrière eux. La connexion entre l'eau et le centre-ville se perd progressivement, et en général, les villes se sont développées non plus le long des cours d'eau, mais en fonction d'autres facteurs. De nos jours, les anciens ports de la ville suscitent un vif intérêt pour la revitalisation des zones portuaires, et ils entretiennent une relation intrinsèque avec l'eau. Plusieurs urbanistes voient en ces zones une opportunité de projets, en particulier grâce à la reconversion des fronts d'eau, qui est essentielle pour raviver la connexion perdue entre les centres-villes et l'eau. De plus, les exigences en faveur de la durabilité urbaine font de la préservation des fronts d'eau une stratégie fondamentale pour la promotion et la régénération des territoires.

Ducruet (2008) identifie plusieurs formes de relations ville-port à travers le monde, notamment la division nord-sud, les espaces-relais, les espaces-centres, les nœuds diversifiés et ceux qui tirent de la seule technique leur existence. Cependant, il souligne également que les principes généraux de la relation ville-port sont mal connus, d'où l'extrême rareté de travaux comparatifs fondés sur des chiffres. L'article cherche à répondre à plusieurs questions relatives aux relations ville-port à travers le monde. Tout d'abord, il cherche à clarifier les opinions souvent contradictoires au sujet de ces relations. Ensuite, il aborde les problèmes méthodologiques d'une approche mondiale, les sources disponibles et la représentativité de l'échantillon. Enfin, il propose une analyse factorielle et la cartographie des résultats pour mieux définir les différents degrés d'articulation ville-port et leur logique régionale.

L'auteur présente trois concepts principaux pour analyser les relations ville-port : la *centralité*, la *nodalité* et la *réticularité* (Ducruet, 2008, p. 5). La *centralité* se réfère à la position d'un port dans le système de transport global, en termes de distance et de temps de voyage par rapport aux autres ports. La *nodalité* se réfère aux qualités du port lui-même, telles que la qualité des infrastructures, la capacité de manutention des marchandises et la qualité des services offerts. Enfin, la *réticularité* se réfère à la connectivité du port avec d'autres ports et avec les réseaux de transport terrestres, tels que les routes, les chemins de fer et les canaux. Ces trois concepts sont interdépendants et permettent de comprendre les relations complexes entre les villes et les ports dans le monde entier.

L'article présente une typologie des relations entre la ville et le port à l'échelle mondiale, en se basant sur quatre logiques fondamentales (Ducruet, 2008, p. 10). La première logique est la concentration ville-port (F1), caractérisée par une forte présence maritime et une centralité portuaire élevée. La deuxième logique est la complémentarité ville-port (F2), marquée par une interdépendance significative entre les fonctions urbaines et portuaires, avec une répartition équilibrée des activités économiques. La troisième logique est la spécialisation ville-port (F3), où les activités portuaires sont fortement spécialisées et ont peu d'interactions avec les fonctions urbaines. Enfin, la quatrième logique est la dépendance ville-port (F4), avec une forte dépendance des fonctions urbaines aux activités portuaires, une centralité portuaire élevée et une faible présence maritime. Ces logiques se manifestent différemment selon les régions du monde, avec des schémas régionaux relativement cohérents. Cette typologie aide à mieux comprendre les aspects spatiaux et fonctionnels des villes portuaires en général, tout en évitant de simplifier excessivement les relations entre la ville et le port (*tableau 2*).

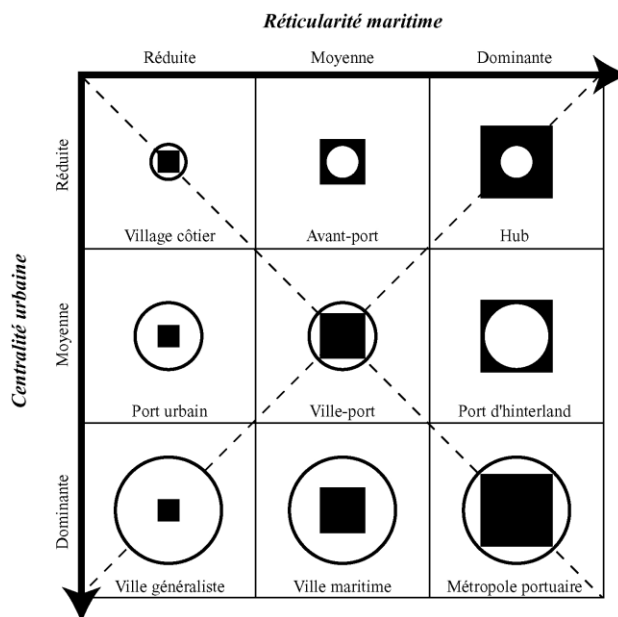


Tableau 2 : « Typologie spatial-fonctionnelle des villes portuaires ».

Source : Ducruet, 2008, p. 3.

En effet, le port de Rio de Janeiro est mentionné (Ducruet, 2008, p. 11), dans le contexte de la réorganisation des ports brésiliens. Il est indiqué que le port de Rio de Janeiro a été réaménagé pour accueillir des navires plus grands et plus modernes, et qu'il est devenu un port de transbordement pour les conteneurs.

Ducruet (2020) explique comment le réseau maritime mondial peut offrir des informations précieuses pour les études sur les transports et les réseaux. Ils suggèrent que l'application d'une approche de réseau complexe pour analyser le réseau maritime mondial peut nous aider à comprendre les interactions entre divers éléments, y compris la diversité du trafic, la hiérarchie des ports et la connectivité. En outre, l'auteur souligne que l'étude du réseau maritime mondial ne doit pas se limiter à une analyse topologique abstraite. Il faut plutôt le considérer comme un système intégré dans des structures territoriales. Dans ce contexte, chaque nœud du réseau possède des attributs supplémentaires, tels que les caractéristiques socio-économiques locales. Cette perspective souligne l'importance de prendre en compte les aspects des ports liés à l'arrière-pays, car la concurrence et la hiérarchie entre les ports sont influencées par des facteurs qui ne se limitent pas aux schémas de transport maritime (Ducruet, 2020, p. 12).

En résumé, les implications potentielles de l'étude du réseau maritime mondial pour les études sur les transports et les réseaux sont doubles. Premièrement, elle permet de mieux comprendre comment les différentes couches du réseau sont interconnectées et interdépendantes.

Deuxièmement, elle met en lumière les facteurs qui contribuent à la compétitivité des ports et sensibilise aux implications politiques liées à la concentration du trafic maritime sur quelques grandes portes d'entrée en Europe.

Jacobs *et al.* (2010) examine le rôle des villes portuaires dans les réseaux de production mondiaux et les réseaux de villes mondiales. Le principal cadre théorique utilisé dans cet article est l'intégration des cadres conceptuels des chaînes mondiales de marchandises, des chaînes mondiales de valeur, des réseaux mondiaux de production et des réseaux de villes mondiales. Les auteurs soutiennent qu'une approche intégrative de ces cadres peut faire progresser l'étude de l'économie mondiale et fournir une compréhension plus complète du rôle des villes portuaires dans l'économie mondiale. Les auteurs s'inspirent des travaux de divers chercheurs, notamment Castells (1996)⁴⁸ sur l'importance des réseaux dans l'économie mondiale et ses conceptualisations, et Fröbel *et al.* (1980)⁴⁹ sur la nouvelle division mondialisée du travail et l'organisation industrielle

La géographie joue un rôle essentiel dans la compréhension de la logistique maritime et des réseaux reliant les villes du monde entier, ainsi que dans les projets de transformation urbaine des fronts de mer et des ports. L'emplacement stratégique des ports, les réseaux de transport mondiaux, les facteurs géographiques affectant la logistique maritime et l'influence des villes sur les réseaux maritimes sont autant d'aspects critiques abordés par la géographie (Ducruet, 2020). Ces aspects sont mis en évidence ici parce que les conditions actuelles du transport maritime et de la logistique ont un impact direct sur la planification urbaine des villes-port et de leurs fronts de mer (*tableau 3*). Au fur et à mesure de l'évolution des techniques portuaires, les dimensions spatiales des zones portuaires sont adaptées et réorganisées, ce qui a un impact sur le paysage portuaire et la ville (Schubert, 2008).

⁴⁸ **Castells** Manuel, *The rise of the network society. The information age : economy, society, and culture*. Oxford, Blackwell, **1996** *apud.* Jacobs et al (2010).

⁴⁹ **Fröbel** Folker, **Heinrichs** Jürgen, **Kreye** Otto, *The new international division of labour*. Cambridge, Cambridge University Press, **1980** *apud.* **Jacobs et al** (2010).

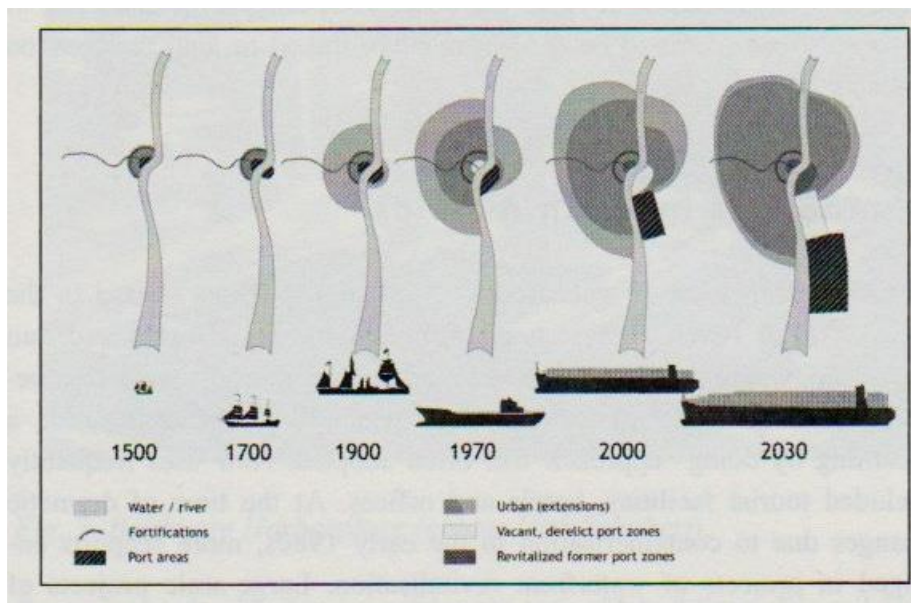


Tableau 3: « Explication des étapes de la transformation des fronts de mer ».

Source : Schubert, 2008, p. 33.

A partir de là, les points de vue sur les projets de transformation urbaine des zones portuaires et des fronts de mer seront abordés, sur la base d'études dans les domaines du patrimoine, de l'histoire et de l'architecture, en rapprochant les discussions du thème précédent de l'approche de la géographie et de la logistique maritime vue jusqu'à présent.

1.2.2. Un champ d'études patrimonial : de l'archéologie industriel au paysage industriel

L'intégration du thème de l'industrialisation et de l'industrie dans le domaine de la préservation culturelle joue un rôle fondamental dans la compréhension et la protection du patrimoine industriel et des valeurs culturelles qui lui sont associées. Les origines de cette approche remontent aux années 1950 en Angleterre, avec l'émergence de ce que l'on appelle l'« archéologie industrielle » (Kühl, 2008, p. 39)⁵⁰. À partir de cette phase, des discussions ont été engagées sur la manière dont l'industrialisation du passé pouvait être étudiée, analysée et enregistrée, même s'il n'en restait pas de traces physiques visibles. En outre, ce contexte historique a vu l'évolution du concept de « patrimoine industriel », qui se concentre sur l'identification, la préservation et la mise en valeur

⁵⁰ **Kühl** Beatriz Mugayar, *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*, Cotia, Ateliê Editorial, 2008.

des actifs industriels ayant une valeur culturelle (Kühl, 2008, p. 45). Dans ce contexte, la compréhension des différences entre « *archéologie industrielle* » et « *patrimoine industriel* » est fondamentale pour l'approche multidisciplinaire qui s'est développée dans plusieurs pays afin d'étudier les traces et les diverses caractéristiques de leurs sociétés industrielles. L'« *archéologie industrielle* » et le « *patrimoine industriel* » sont deux approches complémentaires mais distinctes de l'étude et de la préservation de l'héritage industriel d'une société.

L'archéologie industrielle se concentre sur la recherche et l'analyse des structures, technologies et processus industriels du passé. En utilisant des méthodes similaires à celles de l'archéologie traditionnelle, les archéologues industriels fouillent les sites industriels, étudient les artefacts, les archives et les structures afin de comprendre comment l'industrie s'est développée au fil du temps. Ils cherchent à reconstituer non seulement les aspects matériels de l'industrie, mais aussi ses dimensions sociales, économiques et culturelles.

Le patrimoine industriel, quant à lui, s'intéresse davantage à la conservation, à l'interprétation et à la valorisation des vestiges industriels en tant qu'éléments du patrimoine culturel d'une société. Le patrimoine industriel reconnaît la valeur historique, esthétique et sociale des sites industriels restants et cherche à les préserver pour en faire profiter les générations futures. Il peut s'agir de conserver des bâtiments industriels, d'adapter d'anciens sites de production à de nouveaux usages, de créer des musées industriels ou d'intégrer des éléments industriels dans des projets de développement urbain. Cette introduction vise à jeter les bases d'une exploration plus approfondie de ces concepts et de leurs implications pour la préservation du patrimoine industriel.

Débatu entre différents courants historiographiques, le terme « archéologie industrielle » a été introduit par Rix en 1955 dans l'article « *Industrial Archaeology* »⁵¹. Publié dans la revue « *The Amateur Historian* » de la même année, l'article est révélateur des préoccupations qui traversent le milieu académique de l'université de Birmingham au moment où les politiques de régénération urbaine mises en œuvre dans le pays préconisent la démolition des bâtiments anciens considérés comme obsolètes (Buchanan, 2000, p. 20)⁵². Au cours de la décennie suivante, l'archéologie industrielle

⁵¹ Rix Michael, « Industrial Archaeology », *The Amateur Historian*, vol. 2, n. 8, 1955.

⁵² Sur la base de ces aspects, l'historien fournit des exemples de monuments industriels présents sur le territoire anglais : la première production de fonte et son four ; des produits en fer - la première chapelle, une chaire, un obélisque, le plus ancien bâtiment encore debout, quelques ponts - ; des exemples de l'évolution de la machine. Les premiers canaux, tunnels, locomotives et chemins de fer construits. L'auteur ne mentionne cependant pas les ouvriers chargés de construire et de faire fonctionner ces monuments, ni les conséquences négatives de l'industrialisation sur la campagne, la ville et la vie de la population.

anglaise a pris de l'ampleur après la démolition, en 1962, de la gare d'Euston et d'une partie du Coal Exchange. Buchanan souligne qu' « *il a fallu un sentiment d'urgence, stimulé par la crainte que quelque chose de précieux du passé ne soit gaspillé* » (Buchanan, 2000, p. 19)⁵³ pour lancer le mouvement. L'urgence est venue de l'industrie elle-même, qui introduisait de nouveaux moules pour la modernisation.

Buchanan décrit les années 1960 et 1970 comme une période d'intérêt académique croissant pour le sujet et la formation et le travail de comités d'archéologie industrielle, tels que le Comité de recherche en archéologie - créé en 1958, à partir duquel le livre « *Industrial Archaeology* » (1963) de Kenneth Hudson a été organisé - et l'Association pour l'archéologie industrielle (AIA), en 1973 - qui a donné lieu à la première conférence internationale sur le sujet. Cette conférence a donné naissance au Comité International pour la Conservation du Patrimoine Industriel (TICCIH), toujours actif aujourd'hui.

L'archéologie industrielle est née de l'intention de mettre en lumière le contexte de la révolution industrielle, principalement du point de vue de l'ingénierie (Kühl, 2008). Elle souligne l'importance des bâtiments qui sont devenus viables grâce au progrès technique, tels que ceux qui intègrent le fer et le verre, comme l'ont démontré les expositions universelles. Rix, par exemple, tout en mentionnant la construction du « *Crystal Palace* » en 1851 et en interprétant l'évolution de la machine à vapeur comme « *l'accomplissement le plus remarquable de l'homme après l'agriculture* » (Rix, 1955, p. 228) souligne également que les coupes, les remblais et les tunnels résultant de la construction des canaux et des chemins de fer constituent « *le plus grand remodelage du paysage du pays depuis les temps préhistoriques* » (Rix, 1955, p.228). Cependant, il n'aborde pas les éventuels impacts négatifs de cette transformation de l'espace.

Le passage des études sur le patrimoine industriel au paysage industriel reflète un changement dans la manière dont le patrimoine industriel est compris et valorisé (Kühl, 2008). Alors que le patrimoine industriel se concentrait initialement sur la préservation des bâtiments et structures individuels associés à l'industrie, le paysage industriel élargit cette perspective pour prendre en compte l'environnement plus large dans lequel l'activité industrielle s'est déroulée.

⁵³ Buchanan, R. A. « The origins of industrial archaeology » dans Cossons, Neil (ed.), *Perspectives on Industrial Archeology*, Londres, Science Museum, 2000, p. 18-38.

Le paysage industriel reconnaît que les sites industriels font partie d'un contexte plus large qui comprend non seulement les bâtiments industriels, mais aussi les structures connexes telles que les chemins de fer, les ports, les canaux, les systèmes d'approvisionnement en eau et en énergie, les zones résidentielles pour les travailleurs et les paysages naturels qui ont été touchés par l'activité industrielle (Kühl, 2008). Il est donc nécessaire de réaliser des études qui contextualisent le patrimoine industriel du point de vue du territoire et de ses caractéristiques, qui ont permis l'implantation d'activités industrielles et qui ont été modifiées par ces activités.

1.2.3. Les transformations urbaines contemporaines des fronts de l'eau (« waterfront »)

La relation entre les ports et l'environnement naturel est également un aspect crucial de cette transformation. Les ports ont un impact significatif sur les écosystèmes marins et côtiers, à travers la pollution de l'air et de l'eau et l'altération des habitats naturels. Avec la prise de conscience du changement climatique et de la durabilité, il existe un mouvement croissant pour atténuer ces impacts et trouver un équilibre entre le développement économique et la conservation de l'environnement.

La transformation des fonctions portuaires et leur impact sur la culture et le paysage urbain illustrent l'interdépendance complexe entre le développement humain et la nature. Les villes-port, avec leurs zones portuaires patrimoniales, offrent une riche étude sur la manière dont les sociétés peuvent s'adapter à des changements constants tout en préservant leur patrimoine culturel et historique. Ces zones ne sont pas seulement des rappels du passé, mais aussi des espaces de vie qui continuent d'évoluer et d'influencer l'identité et le développement des villes dans lesquelles elles sont situées.

Le contexte de l'obsolescence des structures portuaires traditionnelles, entraîné par la transition vers des modèles logistiques basés sur les conteneurs, joue un rôle central dans la compréhension de la nécessité de vastes plans de transformation urbaine dans les zones de front de mer. La discussion sur la relation entre la ville et le port, depuis les théories formulées dans les années 1960 jusqu'aux enquêtes contemporaines (Harvey, 1989 ; Hoyle, 2000 ; Olivier & Slack, 2006 ; Hall & Jacobs, 2012 ; Schubert, 2011 ; Hein, 2016.), reflète non seulement les changements dans le paysage physique, mais aussi les transformations sociales et économiques qui façonnent les villes modernes.

L'évolution des ports et des zones portuaires modernes met en lumière la tension entre la présence portuaire traditionnelle et les aspirations urbaines contemporaines, notamment le développement économique. Depuis les années 1960, les ports, souvent obsolètes face à la conteneurisation, ont perdu leur rôle central dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, nécessitant une réinvention pour s'adapter aux nouvelles exigences. Les projets récents de régénération des fronts de mer visent à revitaliser les zones portuaires délaissées en intégrant des éléments architecturaux modernes tout en préservant leur héritage historique. Des exemples incluent le « *HafenCity* » à Hambourg (Hein, 2016 ; Schubert, 2001), « *Puerto Madero* » à Buenos Aires (Di Virgilio, 2020)⁵⁴, et le « *Victoria & Albert Waterfront* » au Cap (Breen & Rigby, 1996)⁵⁵, qui montrent comment les villes transforment ces espaces pour stimuler l'économie et améliorer la qualité de vie urbaine. Cependant, ces projets doivent équilibrer la préservation historique avec le développement contemporain, comme en témoigne le projet de Kenzo Tange pour la baie de Tokyo et le développement « *Minato Mirai 21* » à Yokohama (Hein, 2016b)⁵⁶. L'essor du tourisme de croisière ajoute une nouvelle dimension à ces régénérations, posant des défis pour un développement durable tout en minimisant les impacts négatifs sur les communautés locales et les sites historiques (Kosok, 2022).

En évoluant et en se rénovant, les villes ports donnent un aperçu de la tendance générale à la transformation des paysages historiques. Ces villes sont confrontées à une série de défis et d'opportunités qui façonneront leur aspect de demain. Des facteurs tels que le changement climatique, les avancées technologiques et l'évolution du commerce mondial et du tourisme influencent la trajectoire des villes portuaires. Malgré l'émergence du déplacement des activités portuaires de conteneurs et l'utilisation de transports alternatifs, les villes portuaires continuent de servir de centres vitaux pour les échanges mondiaux. Avec leurs cultures résistantes et leurs capacités d'adaptation, les villes ports et leurs paysages doivent faire face aux complexités du monde contemporain. En adoptant de nouveaux développements et en préservant leur patrimoine portuaire, les villes portuaires continuent d'être des acteurs à part entière sur la scène mondiale, incarnant un mélange de tradition et d'innovation.

⁵⁴ **Di Virgilio** Maria Mercedes, (2020). « Gentrification Processes in the City of Buenos Aires: New Features and Old Tendencies » dans **Krase** Jerome, **DeSena** Judith (eds), *Gentrification around the World, Volume II*, Palgrave Studies in Urban Anthropology, Palgrave Macmillan, 2020, p. 243-265.

⁵⁵ **Breen** Ann, **Rigby** Dick, *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, London, Thames and Hudson, 1996.

⁵⁶ **Hein** Carola, « Japanese Cities in Global Context », *Journal of Urban History*, vol. 42, n. 3, 2016b, p. 463-476.

1.4. Conclusion du chapitre 1 : villes-port contemporaines et transformation du paysage

Ce chapitre traite de l'importance des paysages portuaires et de leur rôle dans le développement économique des villes portuaires du monde entier. Les paysages portuaires sont influencés par des facteurs physiques et géographiques, tels que la profondeur de l'eau et la situation géographique, et sont étroitement liés à l'identité des villes portuaires, créant des cultures maritimes uniques. Ces paysages témoignent des transformations survenues au cours de l'histoire, laissant des traces qui constituent le patrimoine portuaire des villes. Cependant, les ports sont en constante évolution, à la fois en raison des changements dans les circonstances historiques et mondiales et des interactions avec l'activité urbaine, ce qui entraîne des transformations dans les paysages portuaires et urbains.

L'industrialisation a eu un impact significatif sur la transformation technique et logistique des ports, nécessitant des changements physiques des structures portuaires. Le processus d'industrialisation visait à intégrer les villes portuaires dans le contexte mondial du capitalisme. Au cours de ce processus, différents styles architecturaux et influences culturelles ont été utilisés dans la construction de l'architecture, des infrastructures techniques, des machines, des transports et des formes urbaines portuaires. Ces éléments constituent le patrimoine des ports, qui se compose non seulement de vestiges archéologiques anciens, mais aussi de structures portuaires plus récentes. Bien que nombre de ces structures ne soient plus utilisées, elles ont encore une incidence directe sur la gestion urbaine des zones portuaires, ce qui n'est pas le cas de la plupart des ports.

Les paysages de front de mer des villes ports sont devenus attractifs pour les grands projets urbains en raison de la présence du patrimoine portuaire et de la promesse d'un retour sur investissement élevé. Le développement du transport par conteneurs a entraîné l'abandon de grandes infrastructures industrielles portuaires et la délocalisation d'activités économiques vers d'autres villes ou régions non portuaires. Par conséquent, des projets de transformation urbaine sont apparus comme des solutions pour réutiliser ces structures abandonnées, qui occupent des espaces urbains précieux sur le front de mer et ont consolidé l'accès aux zones urbaines. Ces projets transforment définitivement le paysage portuaire, notamment en utilisant les structures industrielles comme cible centrale. Il est important de souligner le discours de la préservation et de la conservation du patrimoine culturel, qui permet de préserver le patrimoine industriel des ports tout en transformant constamment ces paysages industriels.

2. *Chapitre 2 : La ville et le port du Rio de Janeiro : histoire, patrimoine et paysage*

L'histoire de Rio de Janeiro est en grande partie l'histoire du port et des navires qui y sont passés et y ont accosté. Au cours des siècles, de nombreux navires ont accosté dans la région, apportant des personnes, des marchandises et diverses influences culturelles, établissant ainsi sa fonction principale pendant quatre siècles, celle d'une base portuaire importante pour l'économie de la Couronne portugaise et des élites du Brésil colonial, et plus tard du Brésil impérial et républicain.

Retracer brièvement l'histoire de la ville de Rio de Janeiro vise à donner un aperçu des événements majeurs de l'histoire du Brésil qui ont eu un impact sur la morphologie urbaine de la ville, son développement, l'abandon industriel et, notamment, la structure de son port et son rôle dans la ville contemporaine. Dans ce contexte, il met en évidence la façon dont l'histoire, le patrimoine et le paysage de Rio de Janeiro sont des sujets étroitement liés, le port occupant une position centrale, au sens littéral comme au sens figuré, dans la construction du paysage emblématique de la ville (figure x).



Figure 1: « Image satellite du grand port maritime de Rio de Janeiro et de la ville ».

Source : Esri ArcGIS, préparé par l'auteur (2024).

2.1. Bref aperçu de l'histoire de Rio de Janeiro

L'occupation portugaise de la baie de Guanabara a commencé en 1502, lorsque Gaspar de Lemos a nommé l'endroit « *Rio de Janeiro* ». En 1565, Estácio de Sá a fondé « *São Sebastião do Rio de Janeiro* », établissant une présence coloniale permanente. La baie offrait une défense naturelle stratégique contre les attaques maritimes (Abreu, 1997)⁵⁷. Initialement un petit centre militaire et commercial, Rio est devenue la capitale du Brésil colonial en 1763, remplaçant Salvador, en raison de la croissance de l'économie minière, après la découverte des métaux et des pierres précieuses découverts dans la région de Minas Gerais.

Ce changement a accéléré l'urbanisation et la construction de bâtiments administratifs et religieux (Abreu, 1997). Aux XVIIe et XVIIIe siècles, le port est devenu un centre de commerce crucial, notamment pour le trafic d'Africains réduits en esclavage, afin de fournir la main-d'œuvre, le sucre et l'or. Son infrastructure a évolué pour répondre à la demande croissante, faisant de Rio l'un des ports les plus fréquentés de la colonie.

En 1808, l'arrivée de la famille royale portugaise au Brésil a entraîné une série de changements dans le port de Rio de Janeiro (Abreu, 1997). Ces améliorations ont été motivées par la nécessité de répondre à l'augmentation du commerce entre le Brésil, le Portugal et le Royaume-Uni, ainsi que par les réformes plus larges introduites par le prince régent Dom João de Bragança (plus tard Dom João VI), telles que l'« *Abertura dos Portos às Nações Amigas* ». Le Décret d'ouverture des ports brésiliens est un arrêté royal promulgué par le prince-régent le 28 janvier 1808 à Salvador de Bahia et concerne les ports du Brésil colonial.

Au cours de cette période, Rio de Janeiro est devenu un centre commercial important, notamment pour le sucre, l'or et les esclaves. La ville était l'un des principaux points d'entrée des esclaves africains au Brésil, le port de Rio de Janeiro jouant un rôle crucial dans ce commerce (Ramos, 2003). Construit en 1811 sur décision du marquis de Lavradio, le « *Cais do Valongo* » était le port où débarquaient les navires négriers. Le « *Cais do Valongo* » est devenu le principal point de déchargement des esclaves africains au Brésil, et le plus grand des Amériques (Soares, 2013). L'histoire de la zone portuaire de Rio de Janeiro reflète les relations sociales et économiques complexes qui ont caractérisé l'histoire du Brésil (Abreu, 1997).

⁵⁷ **Abreu** Maurício, *A evolução urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IPLANRIO, Zahar, 1997.

La ville s'est imposée comme un centre administratif et économique, attirant les investissements et influençant le développement urbain et architectural (Abreu, 1997). En 1815, avec l'élévation du Brésil au « *Royaume-Uni du Portugal, du Brésil et des Algarves* », Rio de Janeiro devient officiellement la capitale du royaume. La ville est restée capitale pendant la période impériale, après l'indépendance de 1822.

Avec l'indépendance du Brésil en 1822, proclamée par le roi Dom Pedro I, Rio de Janeiro est devenue la capitale de l'Empire brésilien. Pendant la période impériale, la ville a continué à se développer et à se moderniser (Abreu, 1997). De grands travaux d'infrastructure, tels que la construction de routes et l'amélioration du port, ont été réalisés pour faciliter l'écoulement du café, qui était devenu le principal produit d'exportation du pays. La ville a également vu la construction d'importants bâtiments, tels que le « *Paço Imperial* » et le « *Palácio de São Cristóvão* » (Andreatta, 2010)⁵⁸.

Au début du XIXe siècle, la ville et le port de Rio de Janeiro ont subi une série de modernisations pour s'adapter aux nouvelles exigences du commerce international (Abreu, 1997 ; Borde, 2006). De nouveaux quais, entrepôts et docks ont été construits, permettant au port de traiter un volume croissant de marchandises et de navires. Cette modernisation a été cruciale pour maintenir la compétitivité de Rio de Janeiro sur la scène mondiale et renforcer sa position en tant que l'un des principaux villes-port d'Amérique latine.

Il faut souligner qu'à cette époque, la transformation urbaine et morphologique de la ville de Rio de Janeiro est influencée par l'expansion des banlieues⁵⁹ et des « *favelas* »⁶⁰ situées sur des pentes

⁵⁸ Les sources cartographiques du port de Rio de Janeiro permettent de constater le décalage entre les projets proposés et les projets effectivement réalisés. Andreatta (2010) a élaboré un atlas des changements urbains dans le centre de Rio de Janeiro, y compris l'ensemble de la zone portuaire, à partir de ces sources : **Andreatta Verena**, *Atlas Andreatta: Atlas dos planos urbanísticos do Rio de Janeiro de Beaurepaire Rohan ao Plano Estratégico*, Rio de Janeiro, Viver Cidades, 2020.

⁵⁹ Dans le contexte brésilien, en particulier à Rio de Janeiro, le terme français « *banlieues* » mentionné ici fait référence aux « *subúrbios* » en portugais brésilien. Les premières traces de l'utilisation de ce mot au Brésil remontent au XIXe siècle, bien qu'il ait été utilisé depuis le siècle précédent pour désigner la périphérie des villes (Pereira, 2014). Les banlieues de Rio sont nées de l'expansion au-delà des limites urbaines coloniales, concentrées dans le centre et la zone portuaire de Rio. L'urbanisation de la ville à cette époque a été marquée par l'expansion suburbaine et l'émergence de favelas, coïncidant avec les grandes réformes urbaines du centre et de la zone portuaire (Barreto, 2021). Ces transformations ont été influencées par l'industrialisation et l'expansion des transports, et font partie de l'histoire urbaine et du paysage industriel de Rio de Janeiro.

Pereira Margareth, (2014). « Subúrbio (português brasileiro) » dans **Topalov** Christian, **Bresciani** Stella, **Lille** Laurent Coudroy de, **Rivière D'arc** Hélène (orgs.), *A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades*, São Paulo, Romano Guerra, 2014, p. 619 -630.

Barreto Lara Scanapiego, « O Patrimônio Cultural Urbano e Paisagístico no Subúrbio Carioca : APAC Marechal Hermes (2013) », mémoire de maîtrise en urbanisme, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2021.

⁶⁰ Le terme « *favela* » désigne à l'origine une espèce botanique du nord-est du Brésil, comme l'explique Valladares (2014). Après la guerre de Canudos en 1897, d'anciens soldats réduits en esclavage, qui attendaient d'être payés par le ministère de la Guerre, ont été autorisés à s'installer temporairement sur le « *Morro da Providência* », également appelé « *Morro da Favela* ». Ces habitations informelles sont devenues permanentes, surtout après les réformes urbaines lancées par Pereira Passos en 1906, qui ont forcé la population pauvre du centre et de la zone portuaire à s'installer sur la colline. Dans les années 1920,

abruptes, qui sont la marque du paysage et de la culture de Rio (Duarte, 2009)⁶¹. Pendant cette période de formation et de consolidation des banlieues, de la seconde moitié du XIXe siècle au milieu du XXe siècle, la zone centrale de Rio de Janeiro a également subi d'importantes transformations en termes de morphologie et de paysage urbain (Duarte, 2014)⁶². L'objectif de ces changements était de permettre l'utilisation spécialisée de cette zone, dédiée aux services de la capitale et à l'administration publique, et d'attirer ensuite divers investissements pour la consolider en tant que zone fonctionnelle pour le commerce et les services (Borde, 2006 ; Duarte, 2009 ; Abreu, 1997)⁶³.

L'expansion et la consolidation du réseau ferroviaire au nord et à l'ouest de la ville, d'abord avec le chemin de fer « *Dom Pedro II* » en 1858 et plus tard, pendant la République, avec le « *Central do Brasil* », ont conduit à une occupation intense des zones suburbaines, celles qui ont des gares le long de la ligne de chemin de fer (Borde, 2006). Ces zones sont rapidement devenues des quartiers résidentiels populaires de Rio de Janeiro. Parallèlement, des investissements ont été réalisés dans la partie sud de la ville et les premiers projets résidentiels ont été lancés, encouragés par les lignes de « *tramway* », à partir de 1868, facilitant l'accès à la zone centrale, le centre de travail et le principal pôle d'une métropole émergente (Andreatta, 2020 ; Borde, 2006).

Après la proclamation de la République en 1889, Rio de Janeiro est restée la capitale du Brésil. Pendant la période républicaine, la ville a continué à s'étendre et à moderniser ses infrastructures, y compris le port, qui est devenu un symbole du progrès et de la modernité du pays. À l'époque de l'avènement de la république et de la permanence de Rio de Janeiro en tant que capitale du Brésil, il y avait des intentions de transformer l'image de la ville du paysage « *vieux et décadent* » de la période impériale en un paysage « *moderne et beau* », avec une inspiration stylistique des grandes capitales européennes, pour la capitale de la nouvelle république (Andreatta, 2020 ; Borde, 2006, Duarte, 2014).

le « *Morro da Providência* », situé à Gamboa (dans la zone portuaire) et d'autres collines de la ville se sont fait connaître pour leurs favelas, le terme se généralisant pour désigner ces zones d'habitat précaire, si caractéristique du paysage culturel de Rio.

Valladares Licia, « Favela (português brasileiro) ». dans **Topalov** Christian, **Bresciani** Stella, **Lille** Laurent Coudroy de, **Rivière D'arc** Hélène (orgs.), *A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades*, São Paulo, Romano Guerra, 2014, p. 327 -339.

⁶¹ **Duarte** Cristóvão, « Lapa: abrigo e refúgio da cultura popular carioca ». *XIII ANPUR ENANPUR*, Florianópolis, 2009.

⁶² **Duarte** Cristóvão, « Requalificação das áreas pericentrais no Rio de Janeiro: ameaça ou campo aberto de possibilidades? ». *III ENANPARQ*, São Paulo, 2014.

⁶³ **Borde** Andréa Lacerda Pessoa, « Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas », thèse de doctorat, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

Au début du XXe siècle, Rio de Janeiro faisait face à de graves problèmes sociaux dus à une croissance rapide et désordonnée, alimentée par l'immigration européenne et la transition du travail esclavagiste vers le travail libre. Lorsque Pereira Passos⁶⁴ devint maire (1902-1906), Rio de Janeiro, avec sa structure de ville coloniale, comptait près d'un million d'habitants manquant de transports, d'approvisionnement en eau, de réseau d'égouts, ainsi que de programmes de santé et de sécurité (Abreu, 1997 ; Andreatta, 2020 ; Borde, 2006, Duarte, 2014).

Dans le centre de Rio de Janeiro, la « *vieille ville* » et ses environs, des habitations collectives insalubres, connues comme les « *cortiços* »⁶⁵, proliféraient, et des épidémies de fièvre jaune, de variole et de choléra conféraient à la ville une réputation internationale de port sale ou de « *ville de la mort* » (Borde, 2006).

C'est Pereira Passos qui a mis en œuvre une série de réformes urbaines connues sous le nom de « *Bota-Abaixo* » (Abreu, 1997). Ces réformes comprenaient la démolition des immeubles insalubres et l'ouverture de larges avenues, telles que l'« *Avenida Central* » (aujourd'hui « *Avenida Rio Branco* »). La modernisation du port en 1906 fait partie de ces grandes réformes (Andreatta, 2020). Inspiré par les réformes de Haussmann, Pereira Passos a, en quatre ans, transformé l'apparence de la ville (Borde, 2006). Aux « *cortiços* » et aux rues étroites et sombres ont succédé de grands boulevards avec des bâtiments imposants, dignes de représenter la capitale fédérale.

Ces changements, bien que visant à moderniser la ville, ont suscité un grand mécontentement parmi les classes populaires, entraînant plusieurs révoltes populaires qui ont été durement réprimées par les forces de sécurité de la ville (Abreu, 1997). Après les travaux de Pereira Passos et ceux de l'hygiéniste Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro a perdu son surnom de « *ville de la mort* » et l'exposition

⁶⁴ Francisco Pereira Passos (1836 -1913), était un ingénieur et homme politique brésilien, notamment maire de Rio de Janeiro de 1902 à 1906. Il est surtout connu pour son rôle central dans l'importante rénovation urbaine de la ville. Passos a étudié à l'École militaire (aujourd'hui École polytechnique de l'université fédérale de Rio de Janeiro) de 1852 à 1856, puis à l'École Nationale des Ponts et Chaussées de Paris entre 1858 et 1860. À Paris, il a été témoin des réformes urbaines menées par Georges-Eugène Haussmann, qui ont exercé une grande influence sur son plan de réforme pour Rio de Janeiro. **Andreatta** Verena, « O engenheiro Pereira Passos » dans *Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*, Mauad, Rio de Janeiro, **2006**.

⁶⁵ Le terme « *Cortiço* » désigne un enclos délimité et surpeuplé, caractérisant un type d'habitat urbain occupé par les classes pauvres et défavorisées, de sorte que les notions de forme et d'occupation désignent un lieu dans lequel toutes sortes de maladies peuvent se développer. Au début du XXe siècle, l'un des principaux objectifs des réformes de Pereira Passos était d'éradiquer ce type de logement, accusé d'être à l'origine de plusieurs épidémies dans la ville de Rio de Janeiro. **Pesavento** Sandra Jatahy, « Cortiço (português brasileiro) » dans **Topalov** Christian, **Bresciani** Stella, **Lille** Laurent Coudroy de, **Rivière D'arc** Hélène (orgs.), *A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades*, São Paulo, Romano Guerra, **2014**, p. 281 -289.

nationale de 1908⁶⁶, conçue par le président Afonso Pena pour célébrer le centenaire de l'« *Abertura dos Portos* » est organisé (Abreu, 1987; Borde, 2006).

La ville de Rio de Janeiro a continué à se développer après les réformes de Pereira Passos. Malgré les améliorations en matière de santé et d'urbanisme, le plan de Pereira Passos a eu un coût social élevé, consolidant le processus de construction des « *favelas* » de la ville (Abreu, 1997). La réforme a entraîné une grande valorisation des terrains dans la zone centrale, encore partiellement occupée par des populations à faible revenu (Duarte, 2009).

En conséquence, la population pauvre du centre-ville a été contrainte de partager des logements avec d'autres familles, de payer des loyers élevés ou de déménager en banlieue, car les logements construits pour remplacer ceux démolis étaient insuffisants (Valladares, 2014). Une grande partie de la population touchée par la réforme est restée dans la région, et les collines situées dans le centre-ville - comme le « *Morro da Providência* » et le « *Morro do Senado* » - qui sera démolie en même temps que le « *Morro do Castelo* » en 1922⁶⁷ pour accueillir l'exposition nationale de la même année (Borde, *op.cit.*, 2006), transformant ainsi définitivement le paysage du centre de Rio et de son port, ont été rapidement occupées par une population ouvrière (Duarte, 2014). C'est ainsi que sont apparues les « *favelas* », qui marquent encore aujourd'hui la physionomie de la ville (Borde, 2006).

Au cours du XXe siècle, Rio de Janeiro a continué à s'étendre au-delà de sa zone centrale et de nouveaux quartiers ont été créés pour accueillir la population croissante. L'industrialisation a apporté de nouvelles usines et de nouveaux emplois, attirant des migrants d'autres régions du Brésil (Santos, 2019)⁶⁸.

⁶⁶ L'exposition nationale commémorant le premier centenaire de l'« *Abertura dos Portos* » s'est tenue en 1908 dans le quartier d'Urca à Rio de Janeiro. Promue par le gouvernement fédéral, l'exposition visait officiellement à commémorer le centenaire du décret de l'« *Abertura dos Portos* » et à faire le point sur l'économie du pays. Cependant, son objectif principal était de présenter la nouvelle capitale de la République, remodelée par le maire Francisco Pereira Passos, aux autorités nationales et étrangères qui l'ont visitée. Les bâtiments de l'événement étaient pour la plupart d'architecture éphémère.

⁶⁷ Au cours du XXe siècle, plusieurs collines ont été démolies dans la zone centrale de Rio de Janeiro, bien décrit par Borde (2006). En voici quelques exemples : « *Morro de Santo Antônio* » ; « *Morro do Senado* » ; « *Morro do Castelo* (1920) » ; « *Morro da Providência* » (1940); et « *Morro da Saúde* » (1950). Il convient de noter que ces démolitions ont fait l'objet de nombreuses critiques et ont entraîné des conséquences sociales et culturelles importantes pour les communautés qui habitaient ces zones. L'élimination des collines était justifiée par la nécessité d'éradiquer les zones de risque et d'insalubrité, en plus de faire de la place pour la construction de nouveaux bâtiments et de nouvelles voies de circulation, beaucoup de ces projets d'infrastructure ayant pour but d'améliorer l'accès à la zone portuaire. Le processus a été mené de manière violente, avec l'expulsion forcée des résidents et la destruction de leurs maisons, sans offrir aucune forme d'assistance ou de compensation.

⁶⁸ Santos Joaquim, « Os lugares de Inhaúma e Irajá na formação do subúrbio carioca » dans Santos Joaquim, Mattoso Rafael, Guilhon Teresa (orgs.), *Diálogos suburbanos: identidades e lugares na construção da cidade*, Mórula, Rio de Janeiro, 2019, p. 15-38.

Après 1930, Rio de Janeiro a continué à se développer et à se moderniser, devenant un centre culturel et économique de plus en plus important au Brésil (Abreu, 1997). Durant la période de l'« *Estado Novo* » sous Getúlio Vargas (1937-1945), la ville a vu une augmentation significative des investissements industriels, transformant Rio en un centre industriel majeur (Borde, 2006).

En 1960, la capitale du Brésil a été transférée à Brasília, une nouvelle ville construite pour promouvoir le développement intérieur du pays. Ce transfert a marqué une période de transition pour Rio de Janeiro, qui a dû réorienter son économie et son identité sans le statut de capitale fédérale (Abreu, 1997). Cependant, la ville a continué à jouer un rôle crucial en tant que centre économique, culturel et touristique.

À partir des années 1980, Rio de Janeiro a fait face à des défis complexes, notamment la violence urbaine, la croissance des favelas et les inégalités sociales. Cependant, la ville a également connu des périodes de renouveau et de transformation (Andrade, 2020 ; Borde, 2006 ; Nascimento, 2017), notamment avec les préparatifs pour accueillir des événements mondiaux tels que les Jeux Panaméricains de 2007, la Coupe du Monde en 2014 et les Jeux Olympiques en 2016 (Duarte, *op.cit.*, 2014).

Les investissements massifs dans l'infrastructure urbaine, les transports et les services publics, bien qu'ils aient apporté des améliorations, n'ont pas complètement résolu les problèmes sociaux et économiques profondément enracinés de la ville. Aujourd'hui, Rio de Janeiro continue d'être une métropole dynamique, caractérisée par ses contrastes entre richesse et pauvreté, tradition et modernité.

L'histoire de Rio de Janeiro est indissociable de son port et des navigations qui ont façonné son développement. De l'époque coloniale à l'ère contemporaine, le port a été un élément central dans la définition du rôle économique, social et culturel de la ville. L'adaptation et la modernisation continues du port reflètent la résilience de Rio de Janeiro et son importance en tant que point d'intersection entre le Brésil et le monde, qui reste pertinent à travers les siècles.

2.2. La zone portuaire du Rio de Janeiro entre le XIX^{ème} e le XXI^{ème} siècles : des changements successifs du paysage

En termes de périodisation, l'accent est mis sur les transformations du port et des équipements urbains au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, une période cruciale marquée par des réformes majeures visant à moderniser le port, soulignant l'importance stratégique du port historique pour le développement de la ville et du pays. Ces réformes ont eu un impact durable, notamment sur les questions sensibles liées au patrimoine de la zone portuaire, qui se fait encore sentir aujourd'hui. La construction du nouveau port à conteneurs d'Itaguaí dans les années 1980 est également examinée, ainsi que le processus de revitalisation du port de Rio. Ce processus a commencé avec le projet de rénovation urbaine « *Porto Maravilha* » en 2009 et a franchi une étape importante avec la reconnaissance du « *Cais do Valongo* » par l'IPHAN⁶⁹ et l'UNESCO en 2016.

2.2.1. « Cais do Valongo » et « Cais da Imperatriz », le port colonial

La construction du « *Cais do Valongo* » a été une étape importante dans le processus de modernisation du port, mais elle représente aussi une partie sombre de l'histoire du pays, qui subit des processus d'effacement de cette histoire, depuis les réformes urbaines et les projets constants de rénovation et d'expansion de la zone portuaire, se répercutant dans les processus actuels de patrimonialisation des sites historiques de la ville de Rio de Janeiro.

La zone portuaire de Rio de Janeiro a une longue histoire qui remonte au début de la colonisation portugaise du Brésil. Pendant les premiers siècles de la colonisation, le port de Rio de Janeiro était relativement petit et limité en termes d'infrastructures (Abreu, 1997). À la fin du XVIII^e siècle, l'économie de la ville de Rio de Janeiro était orientée vers le commerce maritime (importation et exportation), bien qu'elle n'ait pas de structure portuaire. Ce que nous appelons aujourd'hui la zone portuaire fonctionnait auparavant avec des installations physiques dispersées, précaires et inorganisées. Malgré l'absence de structure physique, qui correspondait au volume croissant de la circulation des marchandises, l'espace se caractérisait, dès le milieu du XIX^e siècle, par la spécialité

⁶⁹ « *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* », en français Institut National du Patrimoine Artistique et Historique, est un organisme public brésilien, dépendant du ministère de la Culture, chargé de la protection du patrimoine matériel et immatériel du Brésil à niveau national. Outre la protection assurée par l'IPHAN, la législation brésilienne prévoit également des organismes régionaux et municipaux capables de sauvegarder le patrimoine culturel.

de l'activité mercantile. C'est ainsi qu'une occupation désordonnée a commencé dans les zones voisines, avec la construction de bâtiments axés sur la fonction portuaire (Abreu, 1997).

L'occupation portugaise de la baie de Guanabara a commencé 1502, lorsque l'expédition dirigée par Gaspar de Lemos, est arrivée à cet endroit et l'a baptisé du nom de Rio de Janeiro. En 1565, Estácio de Sá a fondé la ville de « *São Sebastião do Rio de Janeiro* », établissant ainsi une présence coloniale portugaise plus efficace et permanente dans la région (Abreu, 1997, p. 23).

Aux XVIII^e et XIX^e siècles, le port est devenu un important point de commerce, notamment pour le trafic d'Africains réduits en esclavage afin de fournir la main-d'œuvre nécessaire à l'exploration des métaux et des pierres précieuses, découverts dans la région de Minas Gerais (Abreu, 1997, p. 75). Le front de mer de Rio de Janeiro, y compris Paraty, Angra dos Reis et Rio de Janeiro, est devenu un point de réception important pour l'or et l'argent transportés (Cruz, 1999)⁷⁰. Le drainage, le commerce et la gestion du port occupaient alors une partie importante de la population active de la ville de Rio de Janeiro, ainsi qu'une grande partie de ses personnes réduites en esclavage (Lamarão, 2006)⁷¹.

En 1808, l'arrivée de la famille royale portugaise au Brésil a entraîné une série de changements dans le port de Rio de Janeiro, notamment la construction de nouveaux entrepôts et quais. Ces améliorations ont été motivées par la nécessité de répondre à l'augmentation du commerce entre le Brésil, le Portugal et le Royaume-Uni, ainsi que par les réformes plus larges introduites par le prince régent Dom João, telles que « *Abertura dos Portos* » (Abreu, p. 92). Progressivement, le port de Rio de Janeiro est devenu le principal port du pays. Au XIX^e siècle, il s'est imposé comme le principal point d'entrée des Africains réduits en esclavage au Brésil et le plus grand nœud de circulation des marchandises entre le Minas Gerais, l'arrière-pays régional de la capitale, et le Portugal, dépassant les ports de Bahia et de Pernambuco (Cruz, 1999).

Construit en 1811 sur décision du marquis de Lavradio, le « *Cais do Valongo* » était le port où débarquaient les navires négriers. Le « *Cais do Valongo* » est devenu le principal point de déchargement des esclaves africains au Brésil, et le plus grand des Amériques. L'histoire de la zone portuaire de Rio de Janeiro reflète les relations sociales et économiques complexes qui ont caractérisé l'histoire du Brésil. La construction du « *Cais do Valongo* » a été une étape importante dans le processus de modernisation du port, mais elle représente aussi une partie sombre de

⁷⁰ Cruz Maria Cecília Velasco, « O Porto do Rio de Janeiro no século XIX : Uma realidade muitas facetas ». Revista Tempo. Niterói, n. 8, août 1999.

⁷¹ Lamarão Sérgio Tadeu Niemeyer, « Dos Trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro ». Secretaria Municipal das Culturas, Rio de Janeiro, 2006.

l'histoire du pays, qui subit des processus d'effacement de cette histoire, depuis les réformes urbaines et les projets constants de rénovation et d'expansion de la zone portuaire (Ramos, 2013).

Tout au long du XIXe siècle, divers événements et processus ont alimenté la croissance des activités portuaires à Rio de Janeiro (*figure 1*). La rupture du pacte colonial et la politique d'ouverture des ports aux navires des nations étrangères ont ouvert de nouvelles opportunités aux acteurs économiques, favorisant l'expansion de la culture du café (Abreu, 1997). La ville, plus cosmopolite et intégrée au commerce international, se consolide comme centre politique, administratif et financier de l'Empire et comme centre urbain moderne (Cruz, 1999). L'indépendance, en 1822, a encore renforcé ce processus de modernisation.

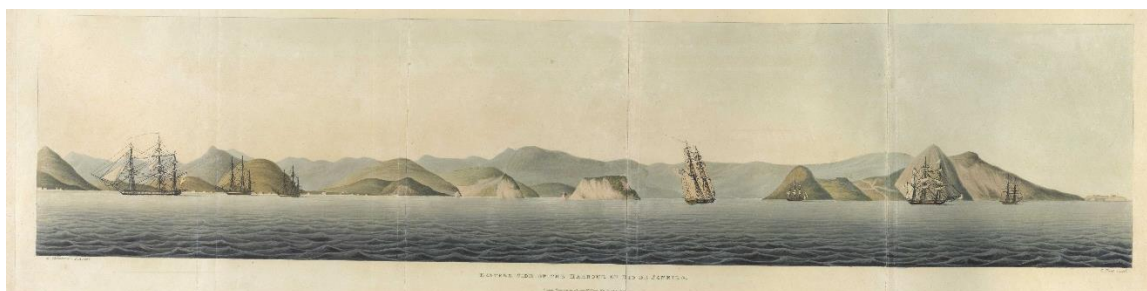


Figure 2: « Côté est du port de Rio de Janeiro », Hunt (1822).

Source : Biblioteca Nacional (Brésil).

En 1843, lorsque le quai a été agrandi et réparé pour l'arrivée de la princesse italienne Tereza Cristina, qui venait épouser l'empereur Dom Pedro II, et en 1911, lorsqu'il a été mis à terre pour faire place à la « *Praça do Comércio* » (Abreu, 1997). Le « *Cais do Valongo* » a subi une série de rénovations et d'améliorations pour devenir le quai de l'Impératrice (« *Cais da Imperatriz* »), nommé en l'honneur de l'impératrice Teresa Cristina. Cette réforme a été réalisée dans le cadre du projet de modernisation de la ville de Rio de Janeiro, qui visait à en faire une ville plus belle et plus fonctionnelle, mais aussi à répondre aux besoins fondamentaux de l'économie du pays à l'époque (Abreu, p.168).

Au cours du XIXe siècle, le port de Rio de Janeiro a connu plusieurs transformations et réformes fondamentales pour le développement de la ville et du pays dans son ensemble, grâce à un important processus de modernisation et d'expansion, avec la construction de nouveaux quais, entrepôts et docks. À cette époque, la demande de café brésilien a augmenté de manière significative, ce qui a stimulé le commerce maritime dans le port de Rio de Janeiro, facilité par la connexion avec les lignes ferroviaires en provenance de São Paulo et de Minas Gerais (Duarte, 2014).

En conséquence, de nouveaux quais ont été construits pour accueillir des navires plus grands et plus lourds afin de répondre à la forte demande d'exportation de café. En outre, le gouvernement brésilien a investi dans l'amélioration de l'infrastructure portuaire, notamment dans la construction d'une nouvelle voie ferrée reliant le port à l'intérieur du pays, le chemin de fer « *Dom Pedro II* » (plus tard « *Central do Brasil* »). Cette transformation a été fondamentale pour la croissance de la ville et l'augmentation du commerce avec l'Europe et d'autres parties du monde (Duarte, 2014 ; Abreu, 1999).

2.2.2. « *Doca da Alfândega* » et « *Docas Dom Pedro II* », le port impérial

Dans les années 1850, le port de Rio de Janeiro a connu une autre réforme majeure, qui comprenait la construction de nouveaux entrepôts et la modernisation des équipements portuaires. La construction de la « *Doca da Alfândega* » est commencée en 1857, sous le gouvernement de Dom Pedro II, et ont été achevés en 1861 (Duarte, 2009). Les quais douaniers ont été conçus par l'ingénieur Francisco Pereira Passos et étaient destinés à améliorer les conditions d'accostage des navires et à faciliter les opérations douanières (*figure 2*). Cette réforme comprenait la construction de nouveaux quais et la modernisation des équipements portuaires, ainsi que la création d'un système d'égouts pour améliorer la santé publique dans la zone portuaire (Borde, 2006 ; Duarte, 2009 ; Abreu, 1999).



Figure 3: « *Panorama do Rio de Janeiro* », Ribeyrolles (1861).

Source: Biblioteca Nacional (Brésil).

Une autre intervention importante a été la construction du quai « *Dom Pedro II* ». Les travaux ont commencé en 1871. Le quai a été conçu pour répondre aux besoins du commerce croissant du café, qui devenait de plus en plus important pour l'économie brésilienne (Abreu, 1999). C'est été également planifié la construction d'un canal qui devait relier la baie de Guanabara au port, mais ces travaux n'ont jamais été réalisés (Andreatta, 2010).

La réforme du « *Cais da Imperatriz* » et la construction des « *Docas da Alfândega* » ont représenté une avancée importante dans la modernisation du port de Rio de Janeiro. Ces travaux ont permis à la ville de devenir un centre commercial et industriel important en Amérique Latine et ont contribué au développement économique du pays dans son ensemble. Ce n'est qu'après la construction de la « *Doca da Alfândega* » (1861) que les premiers projets de construction du port de Rio de Janeiro sont apparus, englobant les entrepôts de « *l'Estrada de Ferro Dom Pedro II* », plus tard « *Central do Brasil* », de « *Ilha dos Ferreiros* », jusqu'au bras de mer « *São Cristóvão* », de la « *Praça Mauá* » au « *Doca Dom Pedro II* », Saúde, Moinho Inglês et Gamboa (Borde, 2006).

Dans les années 1870, la création de la Commission d'amélioration de la ville⁷², dont l'objectif est de résoudre les principaux problèmes urbains de la capitale, met en évidence l'importance de la modernisation de la zone portuaire. Plusieurs projets proposent d'installer le port entre l'Arsenal de la Marine et l'Arsenal de la Guerre (Cruz, 1999). Cependant, les quartiers de Saúde et Gamboa ont été choisis pour accueillir les nouveaux quais et appontements (Lamarão, 2006). Après ces premiers projets, la construction d'un ensemble de postes d'amarrage et d'entrepôts a été étendue par des décrets en 1890 par des entreprises telles que « *Industrial de Melhoramentos do Brasil* », « *The Rio de Janeiro Harbour and Docks* », « *C.H. Walker & Co. Ltd.* », et la « *Compagnie du Port do Rio de Janeiro* » (Cruz, 1999), par exemple.

Construction de la ligne circulaire en 1875 par Pereira Passos a commencé à construire la ligne circulaire, un système de « *tramway* » qui reliait le port au centre-ville (Abreu, 1999). À la fin du XIXe siècle, le port de Rio de Janeiro a connu une autre réforme majeure, qui comprenait la construction d'un nouveau quai et la modernisation de l'équipement portuaire. Le port de Rio de Janeiro est également devenu un important centre d'immigration, avec des milliers d'Européens arrivant au Brésil chaque année. Pour faire face à cet afflux de personnes, de nouvelles installations portuaires ont été construites, notamment un nouveau terminal pour les passagers et un hôpital de quarantaine (Duarte, 2014).

⁷² Traduction libre en français du portugais « *Comissão de Melhoramentos da Cidade* ».

Parmi les réformes et les agrandissements de la zone portuaire de Rio de Janeiro pour répondre aux besoins d'exportation du pays, le « *Cais do Valongo* » est intentionnellement enterré pour cacher l'histoire de la traite des esclaves après l'abolition en 1888, et avec la fin de l'Empire et l'établissement de la République en 1889 (Andreatta, 2010 ; Abreu, 1999 ; Ramos, 2003).

2.2.3. « *Reformas de 1906* », la grande modernisation du port e de la ville

À la fin du XIXe siècle, la demande européenne de produits tropicaux a entraîné des transformations au Brésil, en particulier dans le Sud-Est, où les exportations de café ont généré des richesses et des investissements dans les infrastructures, telles que les chemins de fer et le port de Santos en 1882, le plus moderne du pays en ce moment (Teixeira, 2018)⁷³.

L'urbanisation de Rio de Janeiro a été fortement influencée par ces changements, avec des réformes inspirées des projets de modernisation européens, tels que ceux menés à Paris par Haussmann (Abreu, 1997 ; Andreatta, 2006). Au début du XXe siècle, avec la stabilisation économique et la fin des gouvernements provisoires, l'élite économique liée aux exportations de café a consolidé son pouvoir et ses ressources, ce qui a permis la réalisation de grands projets de remodelage urbain à Rio de Janeiro, notamment la gestion de Pereira Passos et les réformes de l'assainissement menées par Oswaldo Cruz, qui ont transformé la ville et amélioré ses infrastructures (Teixeira, 2018).

Dès son arrivée au pouvoir en 1902, Rodrigues Alves donne la priorité à la modernisation du port et à l'amélioration des voies urbaines de Rio de Janeiro afin d'attirer les immigrants européens et d'augmenter la collecte d'impôts (Teixeira, 2018). Ces interventions visent non seulement à résoudre les problèmes de production et de circulation des capitaux, mais aussi à lutter contre les épidémies et à améliorer l'image internationale du Brésil (Andreatta, 2006). En outre, il existe une motivation idéologique et raciste de la part des élites brésiliennes, qui cherchent à « blanchir » la population par le biais de l'immigration européenne (Teixeira, 2018 ; Ramos, 2003).

En 1904, le maire de Rio de Janeiro, Francisco Pereira Passos, a lancé un grand projet d'amélioration de la ville, qui comprenait le remblayage du « *Cais do Valongo* ». La justification était que le quai était en très mauvais état et constituait une source d'insalubrité. Mais l'échouage avait

⁷³ **Teixeira** Eduardo Tomazine, « A antítese da reforma urbana e sua atualização na Operação Consorciada Porto Maravilha Rio de Janeiro », thèse de doctorat en géographie, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, **2018**, p. 288.

aussi un aspect symbolique, car le lieu était perçu comme un symbole de l'esclavage et de la négritude, ce qui déplaisait à l'élite qui dominait la ville (Ramos, 2003).

Le processus d'enfouissement de « *Cais do Valongo* » s'est achevé en 1911, et l'espace a été transformé en un quartier résidentiel connu sous le nom de « *Petite Afrique* »⁷⁴. L'échouage et la destruction du « *Cais do Valongo* » ont porté un coup sévère à la mémoire de l'esclavage au Brésil, car le site était l'une des rares traces matérielles de l'histoire des Africains réduits en esclavage dans le pays (Ramos, 2003). Une partie de la population liée à « *Cais do Valongo* » a réussi à rester dans la Petite Afrique. Cependant, la plupart des personnes expulsées par les réformes dans la zone portuaire et le centre de Rio de Janeiro ont été relogées de force dans des logements précaires dans les seuls environs disponibles : les « *Morro da Favella* » et « *Morro da Providência* », intensifiant l'émergence des « *favelas* » (Valladares, 2014).

Selon Azevedo (2003)⁷⁵, il y a eu deux séries de réformes à Rio de Janeiro entre 1902 et 1906, toutes deux conçues par Rodrigues Alves. La première, planifiée par le gouvernement fédéral, se concentrait sur la modernisation du port afin d'améliorer la perception des taxes sur les importations. Le second, mené par le conseil municipal, a adopté une perspective organiciste pour intégrer les différentes régions dans le centre-ville. Le port de Rio, principal point d'entrée des importations, était inefficace, avec des quais et des mouillages qui ne permettaient pas aux grands navires d'accoster, ce qui entraînait des transbordements longs et coûteux.

Les rénovations précédentes, telles que le « *Cais da Imperatriz* », l'agrandissement de l'ancien « *Cais do Valongo* », et la construction incomplète des « *Docas Dom Pedro II* » et du « *Doca da Alfândega* », n'ont pas suffi à rendre le port de Rio suffisamment compétitif par rapport au nouveau port moderne de Santos. Les villes de São Paulo et de Buenos Aires avaient déjà subi d'importantes modernisations de leur structure urbaine (Andrade, 2020). De plus, le port du Rio n'est pas permis d'accueillir le nombre d'immigrants européens prévu dans le cadre de la politique d'immigration souhaitée à l'époque. À cette période, la modernisation du port et le remodelage de la ville pour créer l'image d'une capitale moderne, industrielle et compétitive par rapport aux autres grandes villes et ports étaient essentiels pour le développement économique de la ville et du pays (*figure 3*).

⁷⁴ Traduction libre en français du nom portugais « *Pequena África* ».

⁷⁵ Azevedo André Nunes, « A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração conservadora », *Tempos Históricos*, v. 19, n. 2, 2016, p. 151–183, mise en ligne le 18 février 2016, consulte le 14 juillet 2024. URL : <https://e-revista.unioeste.br/index.php/temposhistoricos/article/view/12480>. DOI : 10.36449/rth.v19i2.12480.



Figure 4: « Docas do Porto. Rio de Janeiro, RJ », Musso (1910).
Source : Biblioteca Nacional (Brésil).

Abreu (1997) a défini la réforme de Pereira Passos comme un moment décisif dans la relation entre l'État et l'espace urbain, qui a profondément modifié le modèle d'évolution urbaine de la ville au cours du XXe siècle. Bien que la modernisation du port n'ait pas permis à Rio de retrouver sa place de premier port d'exportation, qu'elle avait perdue au profit de São Paulo et du port de Santos, elle a consolidé sa position de principal port d'importation et de distribution du pays. La modernisation du port de Rio de Janeiro est apparue parallèlement à l'émergence d'une deuxième génération de ports latino-américains (*figure 4*). Santos, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Rosario et Bahia Blanca représentent l'insertion croissante de l'Amérique du Sud dans un système capitaliste mondial de plus en plus consolidé (Pinto, 2012)⁷⁶.

⁷⁶ **Pinto** Juliana Lopes, « O Porto Maravilha: antigas repetições e novos desafios na revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro », monographie de l'école polytechnique spécialisée en ingénierie urbaine, Université fédérale de Rio de Janeiro, 2012.



Figure 5: « Extension du quai du port. Rio de Janeiro », Holland (1930).

Source: Biblioteca Nacional (Brésil).

En 1903, une commission technique a été créée pour reprendre et finaliser les travaux de modernisation du port de Rio de Janeiro, commencés à la fin du XIXe siècle. Le nouveau projet élargit la zone portuaire, couvrant le littoral entre l'Arsenal de la Marine et le canal de Mangue, et augmente la profondeur des quais. Doté d'une technologie moderne, le port vise une plus grande efficacité dans le transbordement et le stockage des marchandises (Pinto, 2012). Parallèlement, des travaux ont été réalisés sur le canal de Mangue et l'Avenida Central, essentiels à la circulation entre le port et le centre-ville. Cette période marque la première phase d'expansion urbaine majeure à Rio de Janeiro, motivée par les besoins de la ville capitaliste (Pinto, 2012). Tout au long du XXe siècle, la zone portuaire s'est consolidée en tant que centre populaire, abritant les travailleurs du port, les usines et les ateliers, la modernisation du port s'accompagnant de l'évolution des relations de travail et de l'organisation de la classe ouvrière (Pinto, 2012).

Les transformations de la zone portuaire de Rio de Janeiro aux XIXe et XXe siècles révèlent l'interdépendance entre le développement économique, les infrastructures et les dynamiques sociales. Les efforts de modernisation, visant à créer une capitale industrielle et compétitive, ont non seulement redessiné le paysage urbain, mais ont aussi reflété les priorités et les tensions sociales de l'époque. Ces réformes ont permis d'améliorer les conditions sanitaires et d'attirer des investissements, mais ont également conduit à des déplacements forcés et à l'émergence de « *favelas* ». Comprendre ces transformations est crucial pour apprécier les défis contemporains de

Rio de Janeiro en matière d'urbanisation, de justice sociale et de conservation du patrimoine historique.

Entre 1940 et 1980, le projet de développement des gouvernements brésiliens, de Getúlio Vargas à la dictature militaire, a marqué une transition du modèle d'exportation primaire vers un modèle industriel. Cette période a apporté des changements significatifs au système portuaire, redéfinissant la relation entre les villes ports et leurs zones d'influence (l'avant-pays et l'arrière-pays). Selon le modèle de Hoyle (2000), le port de Rio de Janeiro est entré dans la deuxième phase de son développement commercial, où, à partir du milieu du XXe siècle, les ports ont commencé à servir principalement le capitalisme industriel. Dans ce contexte, les fonctions de transport ont pris le pas sur les activités commerciales, qui ont été progressivement déplacées des zones portuaires centrales (Frémont, 2005 ; Monié & Vidal, 2006)⁷⁷.

2.2.4. *Les conteneurs maritimes et le projet « Porto Maravilha »*

Le manque de reconnaissance de l'espace bâti des zones portuaires s'est révélé de manière particulière avec le démantèlement de l'économie portuaire au cours du XXe siècle. A partir des années 1960, le phénomène de conteneurisation et la modernisation des navires ont imposé le déplacement des activités portuaires en dehors des zones urbaines (Ducruet, 2020 ; Hein, 2016 ; Hoyle, 2000 ; Jacobs et al, 2010). D'autre part, la croissance urbaine, ainsi que l'internationalisation des marchés, ont induit la migration des activités industrielles en dehors des limites des zones portuaires (Frémont, 2005). Le dynamisme de ces régions, fondé sur l'articulation étroite entre leurs activités portuaires et industrielles, est entré dans une longue période de déclin économique (Hoyle, 2000 ; Ducruet, 2008). Et ça phénomène n'est pas différent à Rio.

Dans les années 1960, le transfert de la capitale fédérale de Rio de Janeiro à Brasília a intensifié le déclin de la ville sur la scène nationale (Cury, 2012)⁷⁸. Selon Pinto (2012), la perte de pertinence du commerce extérieur, la focalisation sur le marché intérieur et les problèmes d'administration portuaire ont contribué à la détérioration des installations portuaires de Rio, dont les services sont devenus parmi les plus chers du monde. L'introduction des conteneurs dans le transport maritime

⁷⁷ **Frémont** Antoine, « Les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation », *Festival international de Géographie : lieux visibles, réseaux invisibles*, Saint-Dié, INRETS, 2005, p. 22, URL : <https://hal.science/hal-02124201>.

Monié Frédéric, **Vidal**, Soraia Maria, « Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva », *Porto e Meio ambiente, Revista de Administração Pública*, vol. 40, n. 6, 2006, p. 975-995. DOI : 10.1590/S0034-76122006000600003.

⁷⁸ **Cury** Vânia Maria, *Do Rio para Brasília : Mitos sobre a mudança da capital*, Baraúna, São Paulo, 2012.

a rendu les anciens quais obsolètes, nécessitant des zones portuaires plus grandes et plus profondes, ainsi que des connexions efficaces avec les routes et les chemins de fer. Par conséquent, les activités de chargement et de déchargement ont été initialement déplacées dans le quartier de Caju, près du pont Rio-Niterói.

Dans les années 1970, la construction de l'ascenseur Juscelino Kubitschek, également connu sous le nom d'avenue « *Perimetral* », a établi une séparation physique entre le port et la ville, accentuant la dégradation de l'ancienne zone portuaire. À partir de cette période, les établissements commerciaux et industriels ont migré vers des régions offrant de meilleures conditions d'implantation, tandis que le port et ses industries étaient considérés comme indésirables pour le tissu urbain. Cette distanciation s'est accentuée avec le développement des « *Zonas Industriais-Portuárias* » (ZIP)⁷⁹, qui ont attiré des industries lourdes et polluantes vers des sites extra-urbains, où de grandes surfaces et de grands tirants d'eau étaient nécessaires pour exploiter des vraquiers géants, avec des investissements importants de groupes nationaux et internationaux dans les secteurs de la sidérurgie, de la construction navale, de l'exploitation minière et de l'énergie (Silva, 2016)⁸⁰.

À Rio de Janeiro, une dynamique similaire a abouti à la construction d'une grande ZIP à Itaguaí. Selon Silva (2016), la « *Companhia das Docas do Rio de Janeiro* » rapporte que l'idée de créer le port d'Itaguaí est née d'études menées en 1973 par le gouvernement de l'ancien État de Guanabara⁸¹. L'objectif était d'établir un terminal maritime dans la région de Santa Cruz, destiné à desservir le futur complexe industriel de la zone.

La redistribution des flux de vrac des quais de Gamboa et Santo Cristo vers le nouveau port d'Itaguaí a accéléré le déclin de la zone portuaire de Rio, marquant la troisième phase du développement de la relation ville-port au Brésil, selon le modèle de Hoyle (2000). Dans le cadre du développementalisme, les ports ont été considérés comme des appendices techniques destinés au développement industriel, avec une séparation croissante des tissus urbains pour la manutention des vracs liquides et solides (Cocco & Silva, 1999 ; Monié & Vasconcelos, 2012)⁸².

⁷⁹ Traduction libre en français du terme en portugais « *Zonas Industriais Portuárias* ».

⁸⁰ **Silva** Vivian Santos da, « Imperativo de fluidez, redes logísticas e dinâmicas espaciais. A reestruturação da hinterlândia do porto do Rio de Janeiro », mémoire de maîtrise en géographie, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

⁸¹ Guanabara était un État brésilien de 1960 à 1975, qui existait sur le territoire de la municipalité de Rio de Janeiro. L'ancien district fédéral était situé dans cette zone lorsque Rio était la capitale du Brésil. Lorsque la capitale fédérale a déménagé à Brasília en 1960, l'État de Guanabara a été créé pour administrer efficacement la ville de Rio de Janeiro et sa région métropolitaine (Cury, 2012).

⁸² **Cocco** Giuseppe, **Silva** Geraldo, « Cidades e Portos – os espaços da globalização », *DP&A*, Rio de Janeiro, 1999, p. 274.

Le « *Porto de Itaguaí* »⁸³, ou port d'Itaguaí, est un port situé dans la municipalité d'Itaguaí, dans l'État de Rio de Janeiro. Il a été construit dans les années 1982 dans le but de soulager le port de Rio de Janeiro, qui fonctionnait au-delà de sa capacité, et de réduire la congestion des camions sur les autoroutes qui relient la région métropolitaine de Rio de Janeiro au port (Silva, 2016). Le port d'Itaguaí a été mis en place pour accueillir le complexe industriel de la région du sud-est, principalement la « *Companhia Siderúrgica Nacional* » (CSN), mais nous pouvons dire que le port d'Itaguaí a commencé à avoir une importance plus stratégique pour l'État de Rio, à partir du changement dans le mode de transport des marchandises avec l'entrée des conteneurs (Silva, 2016).

Le projet du port d'Itaguaí, comme l'expansion et la modernisation du port d'Itaguaí, semblait être lié à la modernisation, à la revitalisation et au développement de la zone portuaire de Rio de Janeiro. Son discours présentait la perspective de transformer le port d'Itaguaí en un « *superport* »⁸⁴.

Le port de Rio de Janeiro est entré dans une nouvelle phase de développement après une longue période d'inactivité, de dégradation et de perte démographique. La zone portuaire subit actuellement des transformations majeures, principalement sous la poussée des projets de revitalisation urbaine qui ont débuté dès les années 2000 (Borde, 2006 ; Duarte, 2014 ; Silva, 2016 ; Andreatta, 2010).

Entre 2003 et 2012, le port de Rio de Janeiro a connu une expansion de son activité portuaire, malgré quelques fluctuations, principalement après 2008 en raison de la crise économique mondiale, qui a eu un impact sur l'économie brésilienne et la consommation des importations (Silva, *op.cit.*, 2016). Cependant, à partir de 2009, il y a eu une reprise et une croissance continue dans le mouvement des marchandises conteneurisées, montrant la consolidation de l'expansion portuaire.

C'est dans ce contexte économique relativement positif, entre 2000 et 2016, qu'a été proposé le projet de transformation urbaine le plus récent et le plus ambitieux pour la zone portuaire de Rio, le projet « *Porto Maravilha* ». La discussion sur le thème de la rénovation des zones portuaires et des zones centrales obsolètes acquiert un rôle primordial au sein des nouveaux thèmes et programmes

Monié Frédéric, Vasconcelos Flavia Nico, « Evolução das relações entre cidades e portos : entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação », *Confins* [Online], mis en ligne le 18 juin 2012, consulte le 06 mars 2024. URL : <http://journals.openedition.org/confins/7685> , DOI : <https://doi.org/10.4000/confins.7685>.

⁸³ Le port est officiellement nommé port de Sepetiba, car il est situé dans la baie de Sepetiba. Cependant, étant donné qu'il ne se trouve pas dans la municipalité de Sepetiba, il a été décidé de mettre à jour son nom pour refléter la municipalité dans laquelle il est réellement situé, Itaguaí.

Senado Federal (Brésil), « Plenário aprova projeto que muda nome do Porto de Sepetiba », publié le 09 novembre 2005. Source : Agência Senado. Disponible sur : <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2005/11/09/plenario-aprova-projeto-que-muda-nome-do-porto-de-sepetiba>.

⁸⁴ Un « *superport* » est une installation portuaire très avancée et stratégiquement importante, conçue pour traiter efficacement d'immenses volumes de marchandises. Il dispose d'une infrastructure étendue, telle que de grands terminaux à conteneurs et des postes d'amarrage en eau profonde, associée à une technologie de pointe pour des opérations rationalisées. (Ducruet, 2006).

spatiaux des projets urbains pour une raison fondamentale, les transformations intenses que les projets de rénovation urbaine peuvent entraîner plusieurs conséquences sur le paysage des villes et de ces zones portuaires (Ducruet, 2020 ; Hein, 2011 ; Hoyle, 2000).

Le projet « *Porto Maravilha* » a été planifié et mis en œuvre à partir de 2009, dans le cadre des préparatifs de la Coupe du monde de 2014 au Brésil et des Jeux Olympiques de 2016 à Rio de Janeiro. Il visait à revitaliser une zone dégradée et sous-utilisée de la zone portuaire de Rio de Janeiro, connue sous le nom de « *Porto Maravilha* », dans le but de la transformer en un pôle de développement économique et touristique (*figure 5*). Le gouvernement municipal a considéré que la zone était désaffectée et dégradée, ce qui a conduit à des interventions impliquant des entreprises de construction, des sociétés immobilières et des professionnels techniques afin de la revitaliser et de la rénover (Wajsenzou, 2015). Le projet été inauguré en 2016, pendant les Jeux Olympiques, et a apporté un certain nombre de changements significatifs à la région, notamment une appréciation des biens immobiliers et un flux accru de touristes.



Figure 6: « Pier Mauá » (2016).

Source : Wikimedia Commons.

Lancé officiellement en 2009 sous la direction de la mairie de Rio de Janeiro, le projet « *Porto Maravilha* » est une opération urbaine de consortium (OUC)⁸⁵, comme le prévoit le statut de la ville. Avec le soutien de l'État et du gouvernement fédéral, le projet vise à transformer la zone du port

⁸⁵ « *Operação Urbana Consorciada* » (OUC), que nous avons traduit librement en français par opération urbaine de consortium. Il convient toutefois de souligner que cette loi est spécifique à la législation brésilienne.

de Rio en un centre de travail, de logement, de transport, de culture et de loisirs, ainsi qu'à promouvoir le développement économique local. L'OUC est soutenu par un ensemble de dispositions légales, dont la loi complémentaire 101/2009⁸⁶, qui a modifié le plan directeur décennal de 1992.

La loi complémentaire 101/2009 a modifié la législation locale pour augmenter la hauteur des bâtiments et les coefficients d'occupation, ce qui a considérablement augmenté la valeur des biens immobiliers dans la région (Wajsenzon, 2015)⁸⁷. Le projet aborde des questions telles que le système routier et la mobilité, l'utilisation des terres, l'infrastructure urbaine, le patrimoine culturel et le logement.

Parmi les interventions prévues par le projet « *Porto Maravilha* » se trouvaient l'urbanisation du « *Pier Mauá* », la revitalisation de la « *Praça Mauá* » et des améliorations telles que le pavage, l'éclairage public, le drainage et la plantation d'arbres. Le projet comprenait également la mise en œuvre du tronçon initial du Binaire Portuaire, le réaménagement de zones telles que « *Morro da Conceição* » et « *Jardim do Valongo* », la démolition de la boucle ascendante du viaduc « *Perimetral* ». En outre, la phase initiale comprenait la construction d'un aquarium, le nouveau siège de la Banque Centrale, la restauration du palais Dom João VI pour l'adapter à une pinacothèque, la construction du « *Museu do Amanhã* » sur le « *Pier Mauá* » et la restauration du bâtiment « *A Noite* » (Wajsenzon, 2015).

La première phase du projet s'est concentrée principalement sur les travaux d'infrastructure routière. En ce qui concerne le paysage, les priorités étaient la construction de grands équipements urbains, tels que le « *Museu do Amanhã* » et le « *Museu de Arte do Rio* », le MAR, afin de positionner la ville sur le circuit international (Wajsenzon, 2015). En revanche, en ce qui concerne le logement et la restauration de bâtiments à usage résidentiel, presque rien n'a été fait⁸⁸.

Ce n'est qu'en 2011 que les vestiges de « *Cais do Valongo* » ont été redécouverts lors de travaux de cette revitalisation de la zone portuaire de Rio de Janeiro dans le cadre du projet « *Porto Maravilha* »

⁸⁶ **Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro** (Brésil), « Lei Complementar N° 101 de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências ». Source : Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, disponible sur : <https://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/RelacaoDocumentos.asp?selTipoAto=6&selEsfera=&txtNumAto=101&txtDataAto=&TipoConsulta=ATO>.

⁸⁷ **Wajsenzon** Márcia Dias, « Paisagem cultural versus Porto Maravilha », thèse de doctorat en urbanisme, Université fédérale de Rio de Janeiro, 2015, p. 269.

⁸⁸ En matière de logement, la mairie a annoncé la récupération des propriétés abandonnées dans les quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, avec un investissement estimé à 34 millions de BRL par le PCRJ. Cependant, ce programme n'a pas progressé et a été pratiquement éteint par la mairie (Galiza, 2015, p. 108).

Galiza Helena Rosa dos Santos, « Reabilitação de áreas centrais sem gentrificação », thèse de doctorat en urbanisme, Université fédérale de Rio de Janeiro, 2015.

», ce qui a conduit à une nouvelle appréciation et à la préservation du site en tant que patrimoine historique et culturel. Le « *Cais do Valongo* », située dans le centre historique de Rio de Janeiro, a été déclarée site du patrimoine mondial par l'UNESCO en 2017. La décision a été prise en raison de l'importance historique et culturelle du site, qui était le principal port de débarquement des esclaves africains dans les Amériques entre les XVIII^e et XIX^e siècles (Wajsenzon, 2015).

En 2012, la mairie de Rio de Janeiro a tenu compte de la suggestion des organisations des mouvements noirs et a transformé le « *Cais do Valongo* » en un monument préservé, ouvert à la visite publique et sauvegardé par l'IRPH⁸⁹. Le site a été intégré au circuit historique et archéologique de la célébration du patrimoine africain (« *Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana* »), qui comprend des points de repère de la culture afro-brésilienne tels que le jardin suspendu de Valongo et la « *Pedra do Sal* »⁹⁰. Après avoir été sauvegardé par l'IPHAN⁹¹ pour éviter qu'il ne soit endommagé pendant les travaux de revitalisation de la zone portuaire, le processus de reconnaissance en tant que site du patrimoine mondial de l'UNESCO⁹² a été lancé et s'est achevé en 2017.

Pour financer le projet, un partenariat public-privé (PPP)⁹³ a été créé entre la mairie de la ville de Rio de Janeiro et un consortium d'entreprises privées. Le PPP impliquait la concession du droit d'exploiter des biens immobiliers dans certaines zones de la région pour une période de quinze ans, en échange d'investissements dans des travaux d'infrastructure. Cependant, le projet a également fait l'objet de critiques et de controverses. L'une des principales critiques porte sur le processus de gentrification, qui aurait chassé les résidents à faibles revenus de la région, en raison de la plus-value immobilière et de l'augmentation des prix des loyers (Wajsenzon, 2015). En outre, le coût élevé du projet et les avantages accordés aux entreprises privées impliquées dans le PPP sont également remis en question par certains secteurs de la société (Pinto, 2012 ; Wajsenzon, *op.cit.*, 2015).

⁸⁹ « *Instituto Rio Patrimônio da Humanidade* », le département de la mairie responsable de la sauvegarde du patrimoine matériel et immatériel de la ville de Rio de Janeiro, ainsi que de la gestion des sites patrimoniaux de la ville inscrits sur la liste de l'UNESCO.

⁹⁰ Ces espaces représentent des points de repère importants du patrimoine culturel de cette région et font partie de la zone de préservation de l'environnement culturel : APAC-SAGAS, qui sera abordée avant. Il s'agit de « *Pedra do Sal* » (INEPAC), des Jardins do Valongo (IPHAN) et du Centre culturel José Bonifácio (PCRJ).

⁹¹ **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional** (*Brasil*), « *Cais do Valongo – Rio de Janeiro (RJ)* ». Disponible sur : <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1605/>, consulté le 15 juillet 2024.

⁹² **Unesco**, « Site archéologique du quai de Valongo ». Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/list/1548>, consulté le 15 juillet 2024.

⁹³ « *Parceria Público-Privada* » (PPP) que nous avons traduit librement en français par partenariat public-privé. Il convient toutefois de souligner que cette loi est spécifique à la législation brésilienne.

Ces projets sont situés dans la zone d'intérêt urbain spécial (AEIU)⁹⁴ de « *Porto Maravilha* », qui permet de libérer des hauteurs de construction, y compris des tours de 50 étages dans certains secteurs, avec des incitations fiscales pour les entreprises et les propriétés commerciales. Cette mesure compromet le paysage culturel déjà reconnaissable de Rio et déqualifie les zones de protection de l'environnement culturel, comme le APAC-SAGAS⁹⁵, dans la zone portuaire. Wajsenzon (2015) souligne que les instruments de planification urbaine prévus par la loi ont été utilisés dans le projet « *Porto Maravilha* » au profit de l'opération urbaine du consortium (OUC) et pour attirer des « *Partenariats Public-Privé* » (PPP), au détriment des bénéfices collectifs qui pourraient être générés par la préservation et la conservation des caractéristiques uniques du paysage culturel du centre de Rio et de sa zone portuaire.

En ce sens, les lois de préservation et de conservation déjà délimitées dans la zone portuaire ont été modifiées ou mises de côté pour la mise en œuvre d'instruments de planification urbaine légalisés par des décrets exceptionnels, ce qui a rendu le projet « *Porto Maravilha* » viable. Il est important de souligner que ces aspects juridiques sont mentionnés parce qu'ils exercent une influence directe sur la transformation urbaine et le paysage portuaire de Rio de Janeiro. Le cadre juridique du système de sauvegarde du patrimoine et du paysage culturel au Brésil et à Rio de Janeiro est discuté ci-dessous, afin de comprendre comment les contradictions entre les lois de préservation culturelle et les lois d'urbanisme peuvent conduire à des changements dans le paysage.

2.3. Le patrimoine et les paysages culturels au Brésil : panorama

Depuis ses origines, la protection du patrimoine culturel au Brésil a été marquée par l'idée de préserver les sites et les monuments, y compris les ensembles urbains et paysagers. L'article 1 du Décret-loi 25/1937⁹⁶, stipule que le patrimoine historique et artistique national comprend les biens meubles et immeubles dont la conservation est d'intérêt public, en particulier s'ils sont liés à des événements mémorables de l'histoire brésilienne ou s'ils ont une valeur archéologique, ethnographique, bibliographique ou artistique. Bien que la plupart de ces biens soient concentrés

⁹⁴ Traduction libre en français du terme en portugais « *Área de Especial Interesse Urbanístico* ».

⁹⁵ APAC-SAGAS (« *Área de Proteção do Ambiente Cultural – Saúde, Gamboa e Santo Cristo* »), c'est une législation de l'IRPH pour la protection des ensembles culturels urbains et paysagers de la ville de Rio de Janeiro. Périmètre établi des quartiers de Saúde, Gamboa et Santo Cristo, les mêmes quartiers partie de la zone portuaire.

⁹⁶ IPHAN (Brésil), « Decreto-lei 25/1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional », 1937. Disponible sur : http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_25_de_30_11_1937.pdf.

dans les régions les plus riches et les plus développées, le premier site historique à être classé a été la ville d'Ouro Preto, Minas Gerais, en 1938⁹⁷.

La protection du patrimoine culturel au Brésil a longtemps été axée sur la préservation des sites et des monuments, préfigurant déjà ce que nous entendons aujourd'hui par ensembles urbains et paysagers. Le décret-loi 25/1937, dans son article premier, définit le patrimoine historique et artistique national comme étant composé de biens meubles et immeubles dont la conservation est d'intérêt public, à condition qu'ils soient liés à des « *faits mémorables de l'histoire du Brésil* » ou qu'ils aient « *une valeur archéologique, ethnographique, bibliographique ou artistique exceptionnelle* ».

Ces biens étaient largement concentrés dans les régions les plus riches et les plus développées du pays. Le premier site historique inscrit fut la ville d'Ouro Preto, Minas Gerais, en 1938, ancien épice centre colonial lors de la recherche d'or et de métaux précieux, reconnu à l'époque de la construction de l'identité nationale comme un exemple de bien à préserver. Ferreira dos Santos (1986, p. 60)⁹⁸ illustre ce moment :

« Parmi les nombreuses nouveautés urbanistiques dont nous étions les apôtres au début du siècle, il y avait l'idée de préserver les sites et les monuments urbains. Soudain, les architectes et autres intellectuels notables (et rêveurs...) ont découvert que nous avions déjà une histoire et qu'elle s'affichait, en vain, à travers des bâtiments méprisés, en ruine ou (pensaient-ils...) miraculeusement préservés. »⁹⁹

Une grande partie de la gestion actuelle de la préservation du patrimoine culturel au Brésil découle de ces origines et de l'évolution de ce concept. La notion de patrimoine culturel développée

⁹⁷ Déclarée monument national en 1933 et classée par l'IPHAN (à l'époque encore sous le nom de « *Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* » SPHAN) en 1938 pour son ensemble architectural et urbain, elle a été déclarée site du patrimoine mondial par l'UNESCO le 5 septembre 1980, ce qui en fait le premier bien culturel brésilien à être inscrit sur la liste du patrimoine mondial. Source : **IPHAN**, « Centro Histórico de Ouro Preto (MG) ». Disponible sur : <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/30>.

⁹⁸ **Ferreira Dos Santos**, Carlos Nelson, « Preservar não é tomar, renovar não é pôr tudo abaixo », *Revista Projeto*, n. 86, Projeto Editores, avril 1986.

⁹⁹ Traduction libre du portugais brésilien : « *Entre as muitas novidades urbanísticas de que fomos apóstolos no início do século está a ideia da preservação de sítios e monumentos urbanos. De repente, arquitetos e outros intelectuais notáveis (e sonhadores...) descobriram que até já tínhamos alguma história e que ela se exibia, sem proveito, através de edificações desprezadas, caindo aos pedaços ou (pensavam...) conservadas por milagre.* » Ferreira dos Santos (1986, p. 60)

en Europe, en particulier en France, a considérablement influencé la pensée théorique de la préservation culturelle au Brésil.

Le concept moderne de patrimoine culturel est apparu à la fin du XVIII^e siècle, pendant la Révolution française, lorsqu'un nouvel ordre politique, juridique, social et économique a consolidé le concept de nation et reconnu les droits fondamentaux de l'homme (Torelly, 2012, p. 2)¹⁰⁰. Des études indiquent que la notion de patrimoine historique et artistique national s'est formée lorsque les États-nations ont commencé à assurer la protection juridique des biens qui symbolisaient la nation (Fonseca, 2009a ; Choay, 2006)¹⁰¹. Fonseca note que le sentiment de nation varie en fonction des aspects culturels de chaque État, mais qu'en France, il s'est développé « *autour de l'idée de civilisation* » (Fonseca, 2009, p. 62).

La compréhension du concept de patrimoine historique a connu plusieurs évolutions. Le concept de monument historique, plus tard compris comme patrimoine, a été créé et exporté dans tout l'Occident, se généralisant au XIX^e siècle (Choay, 2006). Au cours de cette période, deux théories distinctes sur la conservation des monuments historiques se sont consolidées : celle de Viollet-le-Duc en France et celle de John Ruskin en Angleterre.

Viollet-le-Duc a privilégié les critères esthétiques et techniques dans la recherche du monument idéal, aboutissant à une « *recréation légitimée* ». Son approche s'est concentrée sur l'architecture gothique, considérée comme idéale pour l'architecture française, mais on lui a reproché de ne pas distinguer les interventions des parties originales. À l'inverse, Ruskin valorise la préservation du matériau d'origine du monument, considérant les modifications et les extensions ultérieures comme faisant partie de l'histoire à conserver (Kühl, 2008). Ruskin considérait l'architecture comme un moyen de préserver le passé physiquement et moralement, répudiant toute intervention. Il a été l'un des premiers à inclure les complexes urbains dans le champ du patrimoine historique à préserver, influençant ainsi la préservation des monuments à l'échelle internationale (Choay, 2006 ; Fonseca, 2009).

Alors que Viollet-le-Duc plaidait en faveur de la restauration de la forme originale du monument, Ruskin soutenait que sa forme pure et originale, sans intervention de restauration, lui conférait une valeur historique. Ces deux théories ont influencé l'architecture du XIX^e siècle et du début du XX^e

¹⁰⁰ **Torelly** Luís Philippe, « Notas sobre a evolução do conceito de patrimônio cultural », *Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável*, Belo Horizonte, v. 5, n. 2, **2012**.

¹⁰¹ **Fonseca** Maria Cecília Londres, « O patrimônio em processo: trajetória da preservação da política federal de preservação no Brasil », Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, **2009**.

Choay Françoise, *A alegoria do patrimônio*, ed. 3, São Paulo, Estação Liberdade/UNESP, **2006**.

siècle et ont servi de base à l'évolution des concepts de conservation urbaine. Suivant les traces de Ruskin, Boito et d'autres, Gustavo Giovannoni a apporté un concept centré sur l'architecture commune, valorisant la ville historique en tant que monument à la fois pour ses aspects morphologiques et paysagers (Choay, 2006).

La chronologie des événements a contribué à la classification de nouvelles catégories de monuments historiques. À partir des années 1960, la notion de patrimoine historique s'est élargie pour inclure non seulement les grands monuments isolés d'une qualité exceptionnelle, mais aussi les environnements urbains et ruraux entiers, en accordant une importance croissante au tissu urbain et à l'architecture vernaculaire (Kühl, 2008).

Les origines de la préservation culturelle au Brésil et de ses lois coïncident avec la consolidation du Mouvement moderne et de l'ère Vargas (1930-1945), une période marquée par la recherche d'un sentiment de nationalité, de progrès et d'une identité culturelle authentiquement brésilienne. La notion de préservation a évolué au cours des décennies suivantes pour inclure les éléments urbains, paysagers et environnementaux ainsi que les actifs immatériels. Toutefois, les organismes responsables ont eu tendance à privilégier les biens les plus attrayants, interprétés comme des « *monuments* », les bâtiments sont classés par le « *tombamento* », le principal instrument de protection dans les politiques municipales, régionales et fédérales (Castriota, 2009)¹⁰².

Castriota (2009) souligne que le modèle de préservation au Brésil, dont le principal instrument juridique est le « *tombamento* ». Il repose sur une conception du patrimoine liée à l'idée d'exceptionnalité, à la notion de culture savante et à la valeur historique et/ou artistique du bien. Ainsi, les objets protégés sous ce modèle sont généralement des bâtiments, des structures et d'autres biens individuels. Il convient de noter que cette idée de préservation concerne principalement la protection des biens contre les effets du temps. Depuis les années 1930, lorsque les origines de la réflexion sur la protection du patrimoine coïncident avec la consolidation du Mouvement moderne au Brésil, les bâtiments classés ont presque exclusivement constitué le principal instrument de la politique publique dans le domaine du patrimoine (Castriota, 2009). Avec une vision immobiliste de la préservation et l'intensification des dynamiques de la production urbaine contemporaine au cours des dernières décennies, ce modèle s'est avéré insuffisant pour garantir une protection efficace des ensembles classés. Au fil du temps, le concept de patrimoine s'est élargi pour inclure les complexes urbains, les sites historiques et les biens immatériels, tels que les festivités et les formes

¹⁰² Castriota Leonardo Barci, *Patrimônio Cultural: conceitos, políticas e instrumentos*, Belo Horizonte, IEDS, 2009.

de médecine populaire. Selon Fonseca (2009), cet élargissement a une connotation politique, car des valeurs telles que la monumentalité et l'exceptionnalité ont été considérées comme du patrimoine, ce qui a contribué à légitimer les changements sociaux. L'idéologie du nationalisme qui sous-tendait ces politiques est remplacée par la notion de droits culturels.

Depuis la fin du XIXe siècle, le concept de paysage culturel, a pris de l'importance dans les dernières décennies du XXe siècle en unifiant les catégories naturelles et culturelles en une seule unité de valeur culturelle (Ribeiro, 2016)¹⁰³. La législation brésilienne reflète cette protection, comme en témoignent le Décret-loi n° 25 de 1937 et la Constitution de 1988, qui incluent les ensembles urbains et les sites de valeur historique et paysagère dans le patrimoine culturel.

Depuis la fin du XIXe siècle, le concept de paysage culturel, largement débattu dans des disciplines telles que la géographie, a pris de l'importance dans les dernières décennies du XXe siècle en unifiant les catégories naturelles et culturelles en une seule unité de valeur culturelle. La législation brésilienne reflète cette protection, comme en témoignent le Décret-loi n° 25 de 1937 et la Constitution de 1988, qui incluent les ensembles urbains et les sites de valeur historique et paysagère dans le patrimoine culturel.

Ces progrès ont été impulsés par l'UNESCO en 1992 et renforcés par la Convention européenne du paysage en 2000, comme le souligne Ribeiro (2016). En 2005, l'unification des critères de l'UNESCO¹⁰⁴ pour l'inscription des paysages culturels sur la liste du patrimoine mondial a consolidé cette catégorie en tant qu'instrument important pour la préservation culturelle et la valorisation nationale. La Convention européenne du paysage (2000)¹⁰⁵ souligne l'importance d'identifier, d'étudier et de décrire les paysages afin de renforcer l'identité européenne par la valorisation de ses paysages culturels.

L'adoption du concept de paysage culturel par l'UNESCO a eu un impact majeur sur les politiques de préservation au Brésil. À la fin des années 1990 et au début des années 2000, l'IPHAN a commencé à intégrer ce concept, permettant de nouvelles approches du patrimoine environnemental et paysager. En 2009, la création de la « *Chancela da Paisagem Cultural* », par

¹⁰³ **Ribeiro** Rafael Winter, (2016). « Paisagem (verbete) » dans **Grieco** Bettina, **Teixeira** Luciana, **Thompson** Analucia. (orgs.), *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*, ed. 2, 2016, Rio de Janeiro, Brasília, IPHAN/DAF/Copedoc. URL : <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/82/paisagem-cultural>.

¹⁰⁴ **UNESCO**, « Annexe 3 on the cultural landscape categories » dans *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*, 2005. Disponible sur : <http://whc.unesco.org/en/guidelines/>.

¹⁰⁵ **Conseil de l'Europe**, « La Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage (STE n° 176), tel qu'amendée par le Protocole de 2016 (STCE n° 219), a pour objet de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages et d'organiser la coopération entre les Parties », 2000. Disponible sur : < <https://www.coe.int/fr/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treatyid=176> >

l'Ordonnance n° 127¹⁰⁶, a formalisé l'application pratique de ce concept, en reconnaissant les zones qui illustrent l'interaction entre l'homme et l'environnement naturel (Weissheimer, 2012)¹⁰⁷. Ce changement a généré de nouveaux fronts de protection, tels que les zones de protection environnementale et culturelle, et a permis au Brésil de s'aligner sur les recommandations internationales en matière de préservation du paysage culturel au Brésil (Menezes, 2002)¹⁰⁸.

2.4. Protection juridique des paysages et du patrimoine culturel à Rio de Janeiro : grands sites historiques sous gestion municipale

Il est essentiel de comprendre le panorama général de la protection juridique du patrimoine culturel et des paysages au Brésil pour analyser les politiques publiques entreprises dans l'État et la municipalité de Rio de Janeiro. La ville de Rio de Janeiro se distingue par ses caractéristiques naturelles et culturelles exceptionnelles, qui en font l'un des États brésiliens comptant le plus grand nombre de sites du patrimoine mondial de l'UNESCO¹⁰⁹. Cependant, ce ne sont pas seulement les aspects naturels qui confèrent à Rio de Janeiro cette distinction.

Le riche patrimoine culturel de la ville joue également un rôle clé dans son développement économique, et donc dans ses lois culturelles et ses systèmes de préservation du patrimoine et des paysages. La ville est la capitale du pays depuis plus de trois siècles et constitue la principale image du Brésil à l'étranger. L'idée de la culture brésilienne est profondément liée à la culture carioca, et des événements culturels à fort impact tels que le carnaval et la samba attirent les touristes internationaux dans la ville.

La législation sur la protection de l'environnement culturel à Rio de Janeiro vise à préserver les complexes urbains dont les caractéristiques naturelles, culturelles, historiques et sociales sont intrinsèquement liées. Cette législation date des années 1980, ce qui indique que la municipalité était déjà au courant des discussions théoriques sur la préservation du paysage culturel, avant même que cette catégorie ne soit largement débattue au niveau fédéral (Wajsenzon, 2015).

¹⁰⁶ **IPHAN** (Brésil), « Portaria n°. 127 de 30/04/2009. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira », 2009. Disponible sur : <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/899/>.

¹⁰⁷ **Weissheimer** Maria Regina, « Paisagem cultural brasileira: do conceito à prática », *Fórum Patrimônio : Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável*, Belo Horizonte, vol. 5, n. 2, 2012, p. 1-17.

¹⁰⁸ **Menezes** Ulpiano Bezerra, « A paisagem como fato cultural » dans **Yazigi** Eduardo (org.), *Turismo e paisagem*, São Paulo, Contexto, 2002.

¹⁰⁹ Ces chiffres peuvent être confirmés grâce aux informations détaillées fournies par l'IPHAN concernant les sites du patrimoine mondial inscrits par l'UNESCO au Brésil. Disponible sur : <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/29>.

Il est important de noter que, bien que la préservation du paysage culturel soit devenue une préoccupation des autorités fédérales plus d'une décennie plus tard, le Brésil incorporait déjà des aspects culturels et environnementaux dans sa législation pour la protection des ensembles architecturaux, comme dans le cas d'Ouro Preto. Les politiques municipales de Rio de Janeiro témoignent alors d'un engagement en faveur de la préservation du patrimoine, reflétant une compréhension globale des aspects physiques et des éléments immatériels qui constituent l'identité urbaine (Carlos, 2008)¹¹⁰.

La création de la zone de protection de l'environnement culturel (« *Área de Proteção do Ambiente Cultural* » APAC) dans la ville de Rio de Janeiro a commencé avec le « *Projeto Corredor Cultural* »¹¹¹ dans la zone portuaire en 1979, qui a été transformé en législation municipale par le décret 4.141 de 1983¹¹², et la loi 506 de 1984¹¹³, plus tard reformulée par la loi 1.139 de 1987¹¹⁴. Ce projet proposait la protection des caractéristiques architecturales des façades, des volumes et des formes de toit des bâtiments situés dans le quartier central des affaires, qui n'avait pas fait l'objet de l'action de rénovation urbaine qui avait touché la zone dans les années précédentes (Santana, 2018)¹¹⁵. Selon le « *Guia das APAC n° 01 : SAGAS* » (IRPH, 2012)¹¹⁶, la législation est considérée comme « *innovante* » par le secrétariat chargé de sa mise en œuvre, car elle considère l'environnement culturel comme la somme des patrimoines matériel, immatériel et naturel, combinés dans un projet de développement urbain (Carlos, 2008).

¹¹⁰ Carlos Cláudio Antônio Santos Lima, « Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APAC): da idealização à banalização do patrimônio cultural », thèse de doctorat en urbanisme, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

¹¹¹ Le « *Projeto Corredor Cultural* » s'est inspiré du modèle français du secteur sauvegardé, qui a établi des zones protégées dans le centre historique et des zones de protection de l'environnement culturel (APAC). Dans les anciens quartiers de Rio de Janeiro, tels que Santa Tereza, Saúde, Estácio et Cruz Vermelha, des traditions d'utilisation multifonctionnelle des sols se sont développées, à l'instar des quartiers français du Marais et de Château Rouge à Paris, ou d'Alfama, Mouraria, Mandragoa et Bairro Alto à Lisbonne (Santana, 2018).

¹¹² Prefeitura da Cidade do Rio De Janeiro (Brésil), « Decreto 4.141 de 14/07/1983. Aprova o PA 10290 e o PAL 38871 e fixa os limites da área abrangida pelo Corredor Cultural », 1983. Disponible sur : <https://www.rio.rj.gov.br/web/irph/apac>.

¹¹³ Prefeitura da Cidade do Rio De Janeiro (Brésil), « Lei N° 506 de 17/01/1984. Cria a Zona Especial do Corredor Cultural, de preservação paisagística e ambiental do Centro da Cidade, dispõe sobre o Tombamento de bens imóveis na Área de Entorno, e dá outras providências », 1984. Disponible sur : <https://www.rio.rj.gov.br/web/irph/apac>.

¹¹⁴ Prefeitura da Cidade do Rio De Janeiro, « Lei N° 1.139 de 16/12/1987. Dispõe sobre a Preservação de Bens Imóveis da Zona Especial do Corredor Cultural e de Sua Área de Entorno, e dá Outras Providências », 1987. Disponible sur : <https://www.rio.rj.gov.br/web/irph/apac>.

¹¹⁵ Santana Nara Maria Carlos de, « Modernity, patrimony policies: the 'Cultural Corridor' in Rio de Janeiro », *Journal of Historical Archaeology & Anthropological Sciences*, vol. 3, n. 3, 2018, p. 449-454.

¹¹⁶ Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, (Rio de Janeiro), *Guia das APACs: SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo), entorno do Mosteiro de São Bento, n. 1*, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, ano 2, n. 1, 2012, p. 26.

En 1984, trois autres zones urbaines ont été dotées d'une législation spécifique sous le nom de zone de protection environnementale (APA)¹¹⁷, à savoir le quartier de Santa Teresa, le projet SAGAS (quartiers de *Saúde*, *Gamboa*, *Santo Cristo*, dans la zone portuaire et une partie du centre-ville). Depuis, d'autres ont été créées et ajoutées aux zones entourant les biens classés (AEBT)¹¹⁸. Avec la publication du premier plan directeur décennal de la ville (1992), l'APA a été transformée en APAC, l'APA n'étant l'instrument juridique que pour les environnements naturels.

L'APAC, en tant qu'instrument de la politique de préservation des ensembles architecturaux, reprend une conception du patrimoine qui s'est imposée dans de nombreuses politiques culturelles urbaines à partir des années 1980, cette action de la municipalité de Rio, qui a été l'une des premières à adopter une notion globale de patrimoine culturel urbain. La création de l'APAC fonctionne comme une reconnaissance du fait qu'une certaine zone, avec tous ses éléments bâtis, sa forme urbaine et son paysage, a une importance historique pour la ville, ce qui favorise l'appréciation des quartiers et de leurs communautés (Carlos, 2008). Carlos (2008, p.87) continue que lorsqu'il aborde la question du patrimoine culturel dans la planification urbaine, identifie un type de pensée qui a persisté jusqu'aux dernières décennies du XXe siècle : les interventions urbaines visaient souvent à éliminer ce qui était considéré comme détérioré ou obsolète, en donnant la priorité au progrès, au développement et au profit.

Après la création de l'APAC-SAGAS, plusieurs propositions de projets pour la zone portuaire ont vu le jour, mais n'ont pas été mises en œuvre. Cependant, le plan « *Porto do Rio* » (2000), une initiative de la mairie, a présenté un nouveau concept avec des activités visant à attirer des capitaux et des divertissements, ainsi qu'une nouvelle législation urbaine et des projets pour le secteur routier (Guerreiro, 2014)¹¹⁹. Malgré quelques interventions localisées des autorités municipales, la plupart des propositions n'ont pas été mises en œuvre, probablement en raison de la complexité des questions immobilières (Del-Rio, 1991)¹²⁰. Ces facteurs, associés à la situation économique des dernières décennies du XXe siècle, ont maintenu la zone en dehors des priorités d'investissement de la municipalité, ce qui a entraîné l'abandon et la dégradation physique (Carlos, 2010)¹²¹. Ces

¹¹⁷ Traduction libre du portugais « *Área de Proteção Ambiental* ».

¹¹⁸ Traduction libre du portugais « *Área de Entorno dos Bens Tombados* »

¹¹⁹ **Guerreiro** João, « Política cultural na área portuária do Rio de Janeiro : novos atores e um novo gestor », *V Seminário Internacional – Políticas Culturais*, Rio de Janeiro, 2014.

¹²⁰ **Del-Rio** Vicente Eduardo, « Desenho urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro : a contribuição do estudo da percepção ambiental », thèse de doctorat en architecture, Université de São Paulo, São Paulo, 1991.

¹²¹ **Carlos** Cláudio Antônio Santos Lima, Um olhar crítico sobre a área portuária do Rio de Janeiro, *Bitacora*, Bogotá, v. 17, n. 2, 2010, p. 23-54.

dernières années, les interventions réalisées dans le cadre du projet « *Porto Maravilha* », motivé par les Jeux Olympiques de 2016, sont remarquables.

2.5. Conclusion du chapitre 2 : les tensions et les conflits liés à la faible compréhension du paysage industriel, existe-t-il une gestion du paysage à Rio de Janeiro ?

Après des années de négligence et de projets non réalisés, la zone portuaire de Rio de Janeiro a commencé à prendre de l'importance en prévision des Jeux olympiques de 2016, que la ville a accueillis. Cette zone a toujours eu un grand potentiel d'investissement en raison de son vaste inventaire immobilier, de son accessibilité et de sa proximité avec le centre-ville (Wajsenzon, 2015). En 2009, la mairie de Rio a lancé le projet de revitalisation urbaine « *Porto Maravilha* », une opération urbaine de consortium couvrant les quartiers de *Saúde*, *Gamboa*, *Santo Cristo*, certaines parties de *Centro* et *Caju*, dans le but de promouvoir la transformation urbaine locale.

Depuis la après plusieurs rénovations dans la zone portuaire, cette zone a connu diverses interventions qui ont transformé sa morphologie urbaine, son paysage et le mode de vie de la population locale. Ces changements ont contribué à l'adaptation de nouveaux comportements tout en maintenant les valeurs culturelles et les traditions (Wajsenzon, 2015). Le profil de la zone a progressivement changé, formant une culture riche et prospère et posant les bases pour qu'elle devienne une référence de l'identité de Rio. La zone est stratégique à bien des égards dans le scénario urbain de la ville, couvrant une partie importante du patrimoine culturel matériel et immatériel de Rio de Janeiro. La structure de ces occupations, qui reflète la vie de leurs habitants et leurs pratiques quotidiennes qui se manifestent par des activités culturelles et festives, favorise un paysage culturel d'une valeur particulière (Wajsenzon & Faria, 2012), et est devenu un point de référence pour le développement des politiques urbaines.

Depuis juillet 2012, la ville de Rio de Janeiro est la première zone urbaine au monde à être reconnue par l'UNESCO pour son paysage culturel urbain. Son inscription dans la catégorie des paysages culturels, en raison de sa valeur universelle exceptionnelle, principalement attribuée à

l'image de la « *mer et des montagnes* »¹²², a constitué une étape considérable dans la consolidation des actions visant à protéger et à préserver une interaction unique entre la culture et la nature dans une métropole densément occupée.

En ce sens, Rio de Janeiro se distingue par sa beauté naturelle, sa géographie accidentée et son littoral diversifié par des plages, des lagunes et des criques. Les éléments naturels de la zone portuaire sont les collines environnantes et la baie de Guanabara, qui est entourée en arrière-plan par la chaîne de montagnes Serra do Mar, offrant ainsi un paysage culturel privilégié. Compte tenu des aspects culturels et émotionnels concentrés dans APAC-SAGAS, la zone possède également des attributs naturels significatifs en raison de sa relation avec le port et, par conséquent, avec l'un des paysages naturels les plus emblématiques de la ville.

Cependant, le périmètre du paysage culturel de Rio est réservé aux montagnes et aux plages de la zone centrale et de la zone sud, auxquelles s'ajoute la forêt de Tijuca. Bien que la zone portuaire fasse partie de ce contexte spatial, aux côtés des périmètres de protection du paysage culturel « Mer et Montagne », qu'elle possède le site archéologique de Valongo¹²³, classé par l'UNESCO en 2017, et qu'elle ait dans sa zone des nouveaux projets de transformation urbaine, comme le projet « *Porto Maravilha* », toute la zone APACS-SAGAS, son patrimoine portuaire n'est pas correctement reconnu et accueilli par la législation de protection culturelle de la municipalité de Rio de Janeiro et de l'État brésilien.

Il convient de noter que la législation municipale et fédérale considère la zone portuaire de Rio de Janeiro comme pertinente en raison de son importance culturelle, en particulier en ce qui concerne l'histoire et l'influence des personnes d'origine africaine dans la formation du carnaval et de la samba. Cependant, cette législation ne reconnaît pas le port comme une structure industrielle historique, ni son paysage comme un élément actif de l'activité portuaire.

¹²² **Unesco**, « Dossier de candidature du Rio de Janeiro, paysages cariocas entre la montagne et la mer à la liste du patrimoine mondial de l'Humanité d'UNESCO », **2012**. Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/list/1100/>.

¹²³ **Unesco**, « Dossier de candidature Site archéologique du quai de Valongo à la liste du patrimoine mondial de l'Humanité d'UNESCO », **2017**. Disponible sur : <https://whc.unesco.org/en/list/1548/>.

3. Chapitre 3 : Dynamiques portuaires actuelles et transformations urbaines d' « une autre mer » : présentation des études de cas

Dans ce chapitre, nous analysons quatre études de cas que nous considérons comme fondamentales pour mieux comprendre le phénomène des processus de transformation urbaine que diverses zones portuaires ont subi au cours des dernières décennies dans le monde entier. Comme nous l'avons vu au *chapitre 1*, de nombreuses villes portuaires ont été confrontées à des transformations de leurs ports et de leurs zones environnantes afin de les adapter aux exigences économiques et sociales actuelles. Nombre de ces zones portuaires, qui sont souvent abandonnées ou fonctionnent à capacité réduite, doivent réajuster leurs activités industrielles portuaires.

Chacune de ces villes portuaires possède son propre patrimoine portuaire, des systèmes de protection juridique du patrimoine culturel et du paysage, ainsi que des plans et des projets urbains spécifiques pour leurs zones portuaires, qu'il s'agisse d'expansion, de déplacement ou de conversion à d'autres usages. Partant de ce constat, nous avons analysé les études de cas pertinentes afin de comprendre les différentes expériences de préservation du paysage et de planification urbaine dans les villes contemporaines.

Notre objectif n'est pas de juger si chaque expérience est positive ou négative, mais plutôt de comprendre ces leçons dans leur contexte historique, économique et social. Nous cherchons ainsi à identifier les aspects qui peuvent être intégrés ou écartés dans la gestion du paysage industriel des zones portuaires.

Le choix des études de cas est basé sur les recherches bibliographiques effectuées tout au long de ce mémoire, ainsi que sur les études de cas du patrimoine industriel abordées lors des cours à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, à l'Université de Padoue et à l'Université d'Évora. En cours de route, nous avons examiné le système juridique de protection du patrimoine culturel et des paysages dans les pays respectifs - France, Italie et Portugal - ainsi que les particularités de la façon dont ces pays protègent, valorisent et gèrent leur patrimoine industriel.

Nous avons donc sélectionné des cas intéressants de villes-port dont les ports et les zones portuaires ont fait l'objet de projets notables d'adaptation et de protection de leur patrimoine industriel. Ces cas visent à illustrer les différentes possibilités de valorisation et de gestion du patrimoine industriel portuaire. En outre, nous avons inclus une quatrième étude de cas, initialement non prévue, pour illustrer une expérience différente de celle des ports européens et sud-américains, et même du monde occidental. Le programme de master nous a permis de faire

l'expérience de la mobilité de spécialité au Japon, un pays doté d'un système de protection culturelle qui diffère de la perspective occidentale, et de villes ports importantes qui ont subi des transformations urbaines significatives dans le contexte social et économique mondial.

Ces études de cas ont été sélectionnées pour permettre une compréhension globale et comparative des différentes approches de la gestion du patrimoine industriel dans les zones portuaires.

3.1. **Grand port maritime du Havre** (*Le Havre, France*)

Nous commençons notre première étude de cas par la France, et plus particulièrement par le port du Havre, situé au nord-ouest du pays, dans le département de la Seine-Maritime, en région Normandie (*figure 6*). Situé sur la rive droite de l'estuaire de la Seine, au bord de la Manche, Le Havre abrite le deuxième port de France en termes de trafic total, juste derrière le port de Marseille, et est le principal port de conteneurs de France.

Il est considéré comme un exemple intéressant par rapport au port de Rio de Janeiro car Le Havre présente également une partie de l'histoire de son port et de sa zone portuaire en tant que site du patrimoine de l'UNESCO et des départements français, en l'occurrence la grande reconstruction d'après-guerre du port et de ses environs par l'architecte Auguste Perret, réalisée dans les années 1950.

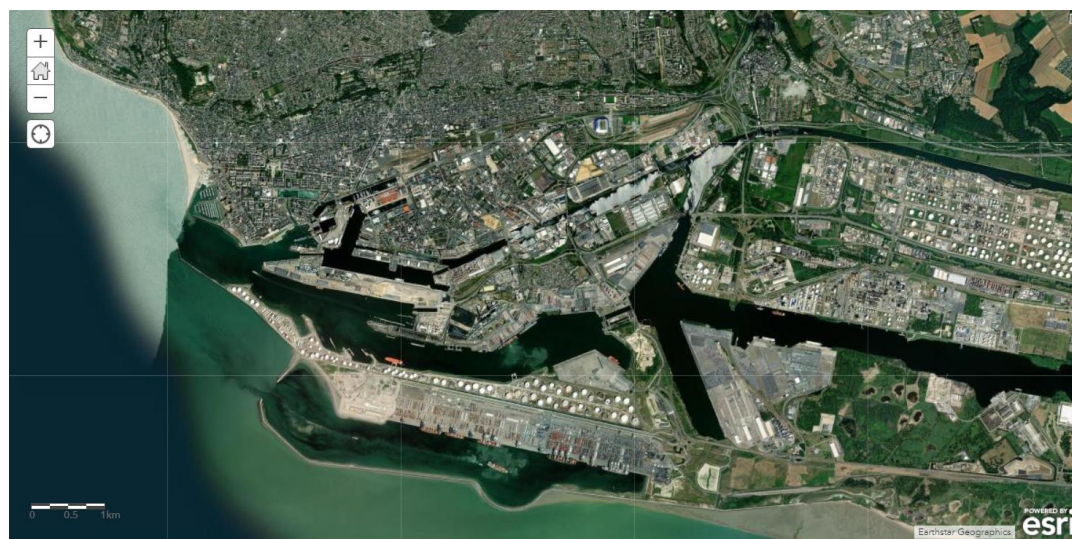


Figure 7: « Image satellite du grand port maritime du Havre et de la ville ».

Source : Esri ArcGIS, préparé par l'auteur (2024).

3.1.1. Patrimoine de la ville-port du Havre, France

Le Havre, officiellement fondé par François Ier en 1517, est un port stratégiquement situé au nord-ouest de la France, avec un accès direct à la mer et à l'estuaire de la Seine, ce qui facilite sa vocation à la fois militaire et commerciale. En 1516, une partie de la noblesse normande demande la construction d'un nouveau port, alors que les ports d'Harfleur et de Honfleur souffrent d'un grave ensablement. Au même moment, à Paris, on envisage de construire un nouveau port militaire pour la France, et les soldats de la marine conseillent au roi François Ier d'établir un port et une ville au nord, dans le duché de Normandie, en raison de la géographie et de la topographie stratégiques. La zone portuaire du Havre est située en zone maritime entre la Manche et la mer du Nord, à l'entrée de l'estuaire de la Seine sur la rive droite. En février 1517, l'amiral Bonnivet charge Guyon Le Roy de construire le nouveau port, conformément aux intentions décrites dans les lettres du roi à l'amiral (Lemonnier-Mercier, 2013)¹²⁴.

Les travaux de construction commencent en avril 1517, la première partie est achevée en 1532, et le canal n'est achevé qu'en 1600. Fondé en 1517 par le roi de France François Ier, le port du Havre était destiné à être une forteresse à l'entrée de la Seine, et ses proportions et utilisations ont été transformées d'un petit port de pêche en un important port commercial afin d'établir des relations commerciales avec les Amériques et les nouvelles colonies (Lemonnier-Mercier, 2013). D'abord ville militaire fortifiée, son développement urbain se divise en deux quartiers : le quartier Notre-Dame, à l'urbanisme désordonné, et le quartier Saint-François, planifié par l'architecte Jérôme Bellarmato sur ordre de François Ier. Tout au long des XVIIe et XVIIIe siècles, malgré les bombardements anglais et les difficultés administratives, Le Havre conserve sa vitalité portuaire, avec des extensions et des améliorations constantes. Reconnu pour son importance économique et stratégique, le port ne cesse de s'étendre et de se moderniser, sous l'impulsion du commerce et des ambitions des collectivités locales, avec en point d'orgue les grands travaux urbains de la fin du XVIIIe siècle, selon Lemonnier-Mercier (2013).

En raison de sa position maritime privilégiée, Le Havre a hérité des flux de trafic des ports des régions voisines, victimes de leurs faibles profondeurs et de leur ensablement. En particulier, c'est au Havre que les cargaisons destinées à approvisionner les régions intérieures sont transférées sur les voies navigables de la Seine vers Paris. Puis, la vocation commerciale du port du Havre s'est

¹²⁴ **Lemonnier-Mercier** Aline, *Les Embellissements du Havre au XVIIIe siècle : projets, réalisations, 1719-1830*, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2013, p. 304. URL : <https://doi.org/10.4000/books.purh.5388>

développée à grande échelle au cours du XVIIIe siècle avec le commerce des importations en provenance des colonies par le « *commerce triangulaire* », pour le transport de produits tels que le sucre, le café, le coton et les épices par les marchands et industriels havrais (Lemonnier-Mercier, 2013).

Le port du Havre était le principal port morutier de Normandie au XVIIe siècle et le deuxième port négrier français au XVIIIe siècle. Entièrement livrée au commerce après la fermeture de ses fonctions militaires, avec la fin de l'arsenal en 1824, elle a bénéficié d'une extraordinaire période d'expansion, après les guerres napoléoniennes, par le développement de la technique de la navigation à vapeur (Malon, 2006)¹²⁵. Après l'achèvement, en 1847, de la liaison ferroviaire Paris-Le Havre, le transport de passagers sur de longues distances devient l'activité prédominante (*figure 7*). Avec l'évolution du trafic transatlantique, caractérisé par la course aux navires géants et l'augmentation de leur tirant d'eau, plusieurs travaux de rénovation ont été entrepris depuis le début du XXe siècle, consacrés à l'amélioration de l'accès nautique, à l'aménagement d'une nouvelle entrée du port et à la création d'un bassin à marée pour permettre l'accostage de grands paquebots (Malon, 2006).

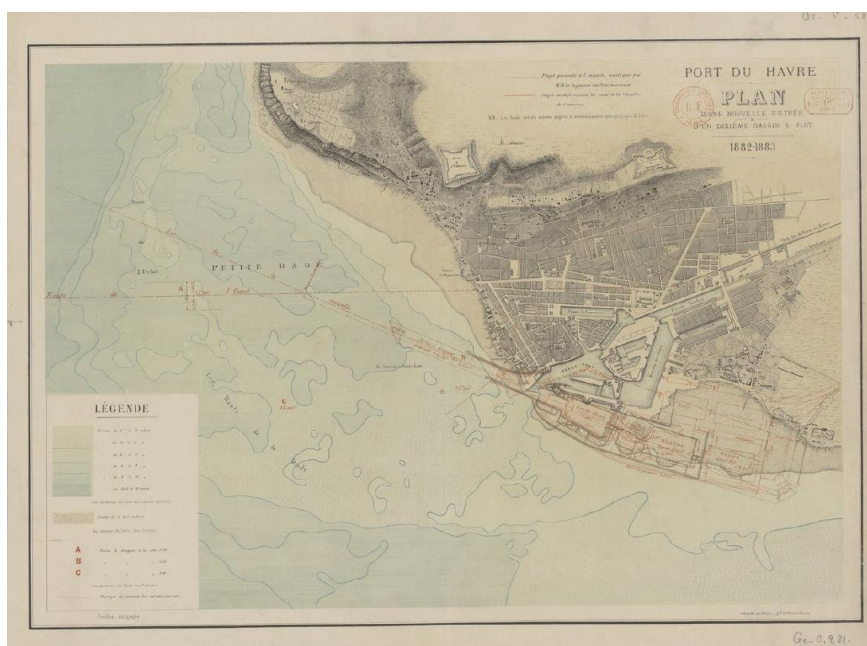


Figure 8: « Port du Havre. Plan d'une nouvelle entrée et d'un dixième bassin à flot », (1883).

Source : BnF Gallica (France).

¹²⁵ Malon Claude, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2006, p. 680. URL : <https://doi.org/10.4000/books.purh.7177>

Le Havre est resté un port colonial français important, vital pour le développement économique de la région de la Seine, de Paris et de la France entière, garantissant l'approvisionnement local en produits provenant des colonies (Malon, 2006). Cependant, tout au long du XXe siècle, les grandes guerres ont apporté de nouveaux défis, obligeant le port à s'adapter puis à se reconstruire presque entièrement, tant la ville que les structures portuaires et industrielles (Malon, 2013)¹²⁶. L'histoire des entreprises havraises durant l'Occupation allemande révèle un monde de production fondé sur le négoce et l'industrie, transformé par la guerre et les contraintes imposées par l'occupant nazi et le régime de Vichy, selon Malon (2013). Avant la guerre, Le Havre prospérait grâce à des entreprises locales dynamiques et un commerce international de coton, café et matières premières. Durant l'Occupation, ces entreprises ont dû s'adapter à une économie dirigée par Vichy, naviguant entre collaboration, résistance et survie économique. Après la libération, l'épuration économique et politique a réorganisé le tissu entrepreneurial, tandis que la reconstruction portuaire et industrielle redessinait la ville (Malon, 2013). Ces transformations ont marqué la transition d'une économie de paix à une économie de guerre, puis à une période de reconstruction post-Occupation.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, le port du Havre est en ruines à cause des bombardements intenses du conflit, il faudra près de vingt ans pour reconstruire les installations portuaires, à travers le projet d'Auguste Perret (1874-1954) qui comprend la zone centrale et ses environs immédiats avec le port. En 1945, l'Atelier de Reconstruction du Havre est formé, composé d'Auguste Perret et de dix-huit architectes collaborateurs (Abram, 1994)¹²⁷. L'Atelier Perret n'avait pas l'intention de reconstruire la vieille ville, mais plutôt d'appliquer ses théories à la lettre pour construire une ville nouvelle, symbole d'une France renaissante (Malon, 2013).

Entièrement reconstruit en béton armé, Le Havre fait alors l'objet d'une expérience de reconstruction unique par son ampleur, ses processus urbanistiques, sa cohérence constructive et ses techniques de préfabrication. L'intention de conserver ce projet de reconstruction est devenue évidente en 1995, lorsque la ville du Havre a établi une « *Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager* (ZPPAUP) »¹²⁸ d'environ 250 hectares. Le site a été inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2005¹²⁹.

¹²⁶ **Malon** Claude, *Occupation, épuration, reconstruction : le monde de l'entreprise au Havre (1940-1950)*, Presses universitaires de Rouen et du Havre, **2013**, p. 425. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.purh.5414>

¹²⁷ **Abram** Joseph, « Aux origines de l'Atelier du Havre, in *Villes reconstruites : du dessin au destin* ». L'Harmattan, **1994**.

¹²⁸ Cette justification peut être vérifiée dans le texte du dossier de candidature du centre reconstruit à la liste du patrimoine mondial de l'Humanité d'UNESCO. **Unesco**. (2005).

¹²⁹ **Unesco**, « Dossier de candidature du centre reconstruit *Le Havre par Auguste Perret* à la liste du patrimoine mondial de l'Humanité d'UNESCO », **2005**. Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/list/1181/>.

La protection juridique du patrimoine culturel du Havre est assurée par les services français compétents pour la ville du Havre et la région Normandie, conformément à la législation française, en particulier le Code du patrimoine. Cette protection concerne non seulement les bâtiments historiques et l'architecture remarquable, mais aussi le tissu urbain de la ville. La ville moderne conçue par Perret bénéficie d'un « *Site Patrimonial Remarquable (SPR)* », approuvé en juillet 2016, qui régule les interventions sur les bâtiments existants et futurs. Ce SPR vise à valoriser les caractéristiques architecturales de la reconstruction, telles que l'agencement des façades, la visibilité de la structure porteuse, et la diversité des traitements du béton. Il couvre la zone du bien inscrit et inclut de nombreux immeubles protégés par le Code du Patrimoine, que ce soit en tant qu'inscrits ou classés Monuments Historiques. Le SPR accorde également une grande importance au développement durable, en mettant en avant les qualités énergétiques des bâtiments de la Reconstruction dans son diagnostic. La « *Communauté de l'Agglomération Havraise (CODAH)* » aide les particuliers à améliorer les performances énergétiques de leurs logements tout en préservant les valeurs patrimoniales des façades. Le « *Plan Local d'Urbanisme (PLU)* », adopté le 19 septembre 2011¹³⁰, a été adapté le 11 juillet 2016 pour se conformer aux règlements et objectifs du SPR, augmentant ainsi les exigences en matière d'architecture et de paysage.

3.1.2. Projets de reconversion dans les zones portuaires : les plans de développement urbain et la protection du patrimoine industriel

Cependant, après 1965, d'autres projets d'expansion et de réforme ont été entrepris, visant à promouvoir le développement industriel du port de Le Havre, son adaptation aux nouvelles techniques de manutention maritime et l'augmentation de la capacité des grands pétroliers.

Depuis la Seconde Guerre mondiale, Le Havre a connu d'importantes transformations urbaines et portuaires. Entre les années 1945 et 1964, Raoul Dautry, le ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, confie la reconstruction de la ville du Havre à d'Auguste Perret, comme nous l'avons déjà dit, lequel a pratiquement redessiné sur la base d'un plan orthogonal et en utilisant principalement du béton. La reconstruction s'est achevée dans les années 1960, marquant la

¹³⁰ **Mairie du Havre (France)**, Le « Plan Local d'Urbanisme (PLU) » du Havre a été approuvé par le Conseil communautaire le 19/12/2019. La Ville du Havre est également couverte par un « Règlement Local de Publicité (RLP) approuvé le 19/12/2019 ». Consulté le 12 janvier 2023. Disponible sur : <https://www.lehavreseinemetropole.fr/amonservice/plan-local-durbanisme-plu-et-reglement-local-de-publicite-rlp>

réouverture d'importantes institutions culturelles telles que le musée d'art moderne et la première maison de la culture du pays en 1961 par André Malraux, et sont aussi des sites patrimonialisés.

Au cours des décennies suivantes, la ville a été confrontée à d'importants défis économiques dus à la désindustrialisation, avec la fermeture des « *Ateliers et Chantiers du Havre* (ACH) » en 1999 et la crise pétrolière qui affectait l'industrie locale depuis le début de la décennie. Pour faire face à ces difficultés, Le Havre entame un processus de reconversion vers le secteur tertiaire à partir des années 1970. La ville investit dans la modernisation de son port, avec le développement du projet « *Port 2000* »¹³¹, et diversifie ses activités économiques avec l'ouverture d'une université dans les années 1980 et l'encouragement du tourisme.

Un des projets les plus récents dans la zone portuaire de Le Havre est celui du « *Grand Quai* »¹³². En 2017, le projet d'aménagement a été annoncé pour transformer le paysage urbain et la qualité des zones de quai de la zone portuaire du Havre, y compris divers équipements pour les loisirs et les sports, les places publiques, les jardins et la récréation, dans le but de rendre la région attrayante pour le tourisme, comme en témoigne cet extrait tiré du site web chargé de faire connaître le projet :

« Le projet urbain de Grand Quai présenté par paysagiste Michel Desvigne entend restituer un espace emblématique de l'identité maritime du Havre, à la fois berceau du Havre et cœur battant de la vie portuaire jusqu'au siècle dernier. Il prend donc en compte à la fois les usages portuaires du site et les attentes des habitants qui, dans le cadre d'une grande concertation, ont exprimé le souhait d'une redynamisation économique, culturelle et touristique de la façade littorale. Très graphique et très pur dans sa conception, le projet est porteur d'une vision qui

¹³¹ Le « *Port 2000* » est un grand projet portuaire sur l'estuaire de la Seine, développé en plusieurs phases pour créer un port à conteneurs spécialisé au sud des infrastructures existantes au Havre. Conçu à partir de 1995 et approuvé en 1999 après le premier débat public en France, le projet a démarré en 2001, la première phase s'est achevée en 2005 et l'inauguration officielle a eu lieu en 2006. La première phase comprenait 1,4 kilomètre de quais et des terminaux pour les plus grands porte-conteneurs, tels que le terminal France et le terminal Porte Océane. La deuxième phase, qui a débuté en 2007, a ajouté 2 100 mètres de quai et s'est achevée entre 2009 et 2010. Le projet complet couvrira 4,2 kilomètres de quai et douze postes d'amarrage, dans le but d'éliminer les restrictions liées à la marée et de positionner Le Havre parmi les cinq premiers ports européens. Source : **Haropa Port**, publié le 14 juin 2023, consulté le 12 avril 2024. Disponible sur : <https://www.haropaport.com/fr/port-2000>.

¹³² **Mairie du Havre** (France), « Dossier de présentation du Projet d'aménagement du « *Grand Quai* » », 2016, consulté le 12 janvier 2023. Disponible sur : <https://www.lehavre.fr/ma-ville/la-renaissance-du-grand-quai>. Documents et description du projet « Grand Quai au Havre », consulté le 12 janvier 2023, disponible sur : <https://www.lehavre.fr/ma-ville/la-renaissance-du-grand-quai>.

préserve le champ des possibles sur ce vaste espace qui s'offre naturellement aux Havrais, aux visiteurs et aux touristes. » (Mairie de Le Havre, 2022)¹³³.

Le projet de requalification du quai Southampton ou dénommé aussi projet Grand Quai du Havre, s'appuie sur la volonté de valoriser le site emblématique de l'identité havraise à plusieurs titres site situé à l'interface de la ville et du Port avec l'entrée directe par le bassin de la Manche. Ce projet s'inscrit aussi dans une volonté d'offrir une exposition de la ville au regard extérieur comme Métropole européenne portuaire, une porte d'entrée sur un patrimoine architectural protégé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il s'étend sur 12 hectares sous maîtrise d'ouvrage de la ville du Havre et du « *Grand Port Maritime du Havre (GPMH)* », englobant les chaussées suivantes : Quai de l'île, Quai de Southampton, Chaussée Kennedy et Boulevard Clémenceau. Le site du projet du Grand Quai est inclus en partie dans le périmètre de la zone tampon par l'UNESCO¹³⁴, essentiellement la partie située au nord du Quai Southampton et du Boulevard Clémenceau. On retrouve sur ce territoire des espaces publics appartenant soit à la ville du Havre soit au GPMH et des espaces privés. Les objectifs de la ville et du GPMH pour cette rénovation ont été définis comme suit : valoriser l'image de la place havraise comme Métropole balnéaire maritime et portuaire, inscrire ces espaces dans l'échelle du paysage urbain et portuaire, partager des espaces pour une mixité des usages ville et port.

Dans ce site du projet du Grand Quai, il n'y a actuellement aucun bâtiment protégé au titre des « *Monuments Historique* », mais il existe de tels bâtiments à proximité. Aucun site paysager inscrit ou classé ne concerne pas la proximité du site. Toutefois, le site du projet intercepte le périmètre de la ZPPAUP, c'est à dire que le site est aussi dans le périmètre d' « *Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP)* ». L'AVAP est une procédure instituée par la loi portant engagement national pour l'environnement, elle remplace la ZPPAUP et constituera une servitude d'utilité publique annexée sur le PLU. L'objectif principal de l'AVAP est promu la mise en valeur du bâti et des espaces dans le respect du développement durable.

¹³³ **Mairie du Havre** (France), « La renaissance du Grand Quai », 2022, consulté le 12 janvier 2023, disponible sur : <https://www.lehavre.fr/ma-ville/la-renaissance-du-grand-quai>.

¹³⁴ **Mairie du Havre** (France), « Dossier de présentation du Projet d'aménagement du « Grand Quai » », 2016, consulté le 12 janvier 2023, disponible sur : <https://www.lehavre.fr/ma-ville/la-renaissance-du-grand-quai>.

3.1.3. *Les tensions et les conflits dans la reconversion des zones portuaires : d'autres possibilités ?*

En ce qui concerne le projet du Grand Quai au Havre, nous ne pouvons pas encore faire de considérations finales aussi audacieuses sur l'impact de ce projet sur la protection juridique du site de « *Le Havre par Auguste Perret* » établi par l'UNESCO et les autres patrimoines complémentaires protégés par les législations locales et françaises, et sur la dynamique portuaire de Le Havre, toujours aussi active et croissante. Le Havre semble être l'exception d'un port, dont l'espace n'est pas complètement devenu obsolète et abandonné face au renouvellement des techniques maritimes et logistiques. La reconstruction du Havre après la guerre n'était pas seulement la reconstruction des bâtiments liés au port, mais aussi la reconstruction du centre historique d'une ville et des cultures strictement liées aux activités maritimes.

Sa situation géographique le long de l'estuaire de la Seine a permis au port de s'étendre le long du fleuve vers l'est jusqu'à Harfleur, ce qui a rendu possible l'installation des nouveaux quais à conteneurs le long de la principale route de fret. Cela permet d'établir un lien avec le port historique et le vieux centre-ville. La reconstruction et la modernisation du port du Havre après la guerre sont des éléments uniques qui méritent réflexion : le vieux port a été presque entièrement détruit, et il a fallu reconstruire la ville en même temps que moderniser le port.

Cette reconstruction a suivi la théorie urbanistique de l'époque, qui favorisait la sectorisation de la ville et une approche industrielle de ses fonctions, en utilisant des matériaux modernes tels que le béton armé, pour lequel l'architecte principal de la rénovation, Auguste Perret, était bien connu (*figure 8*). Ces aspects soulignent le caractère exceptionnel de la grande reconstruction du port du Havre, qui a été modernisé avec de nouvelles technologies portuaires tout en restant intégré à la ville traditionnelle et à son paysage, avant même l'incorporation de la technologie des conteneurs. Traditionnellement, les ports intègrent les conteneurs, abandonnent les infrastructures portuaires situées dans les villes traditionnelles et étendent ou déplacent de nouvelles structures dans des zones périphériques ou nouvelles. Cependant, le cas du Havre semble différent, étant donné que sa reconstruction d'après-guerre a anticipé les réformes nécessaires aux nouvelles techniques portuaires et logistiques requises par l'économie mondiale d'après-guerre.



Figure 9: « Vue du Havre vers la Porte Océane, « le volcan » de O. Niemeyer, à droite ».

Source : Lodovico Folin-Calabi, © UNESCO.

Ainsi, les nouveaux projets de transformation urbaine du XXI^e siècle ne semblent pas entrer en conflit direct avec la préservation du patrimoine culturel et du paysage portuaire, puisque la partie patrimoniale du port moderne est considérée comme faisant partie de la ville traditionnelle et que son paysage en fait partie intégrante.

3.2. **Porto di Genova** (*Gênes, Italie*)

Le deuxième cas d'étude est le port de Gênes, situé dans la région de la Ligurie, au nord de l'Italie. Ce port possède une histoire ancienne qui remonte à l'occupation grecque et étrusque des VI^e et V^e siècles av. J.-C. Situé de manière naturelle en bord de mer pour les régions du nord-ouest de l'Italie et stratégiquement situé en direction de l'intérieur économique et commercial de l'Europe, le port de Gênes bénéficie d'une histoire et d'une tradition riches. En termes d'espace et de trafic, le port de Gênes est le plus grand port industriel et commercial d'Italie et l'un des plus actifs d'Europe et de Méditerranée (*figure 9*).

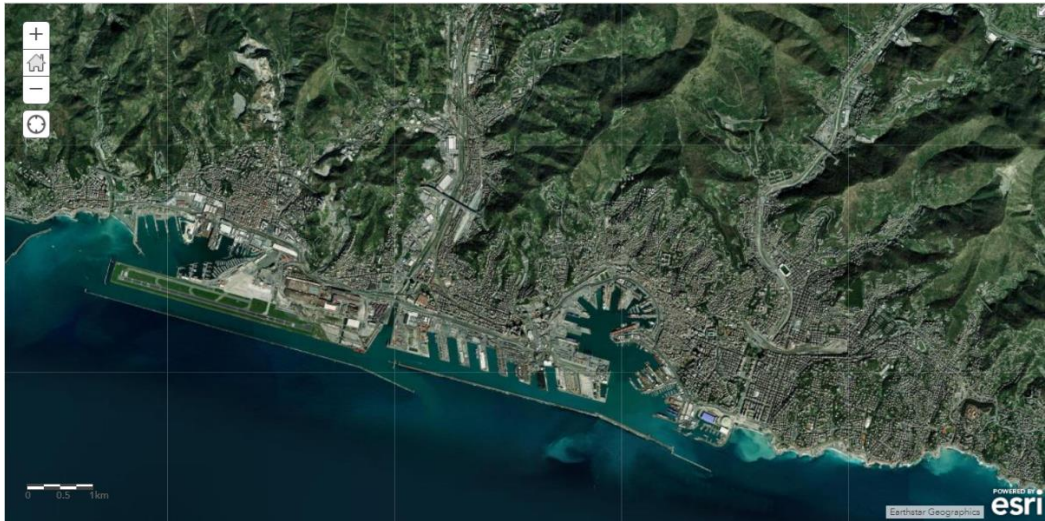


Figure 10: « Image satellite du port de Gênes et de la ville ».

Source : Esri ArcGIS, préparé par l'auteur (2024).

Après le transfert du port à conteneurs à Voltri, à l'ouest de la ville traditionnelle et du port de Gênes, le vieux port de Gênes a subi différentes transformations urbaines dans son espace et sa zone portuaire. La relation entre la ville et l'ancien port est intense, surtout dans ses zones de transition aux limites du port et de ses terminaux de fret et de croisières. Ces terminaux sont très actifs grâce au tourisme intense en Italie et en Méditerranée, mais aussi parce que la zone comporte un site patrimonial inscrit par l'UNESCO, « *Gênes, les Strade Nuove et le système des palais des Rolli* », reconnu en 2006, dont les limites jouxtent celles du port et de la zone portuaire. Cette zone fait l'objet de récents projets de transformation urbaine, un cas similaire à celui de Rio de Janeiro.

3.2.1. *Patrimoine de la ville-port de Gênes, Italie*

Gênes, capitale de la province du même nom dans la région de la Ligurie, au nord de l'Italie, a émergé vers le VIe-Ve siècle av. J.-C. et est rapidement devenue un important centre commercial fréquenté par des marchands grecs et étrusques (Aguiar, 2014)¹³⁵. La prospérité historique de Gênes est due principalement à sa position stratégique sur la principale route commerciale du monde médiéval, reliant les villes de Lombardie à la Méditerranée orientale. Cette position a facilité le commerce et les activités militaires, notamment le commerce des épices importées de la mer Noire.

¹³⁵ **Aguiar** Marlise Sanchotene, « Dimensões materiais e simbólicas do patrimônio em zonas portuárias: Gênova e Rio de Janeiro, diálogos complementares », thèse de doctorat en urbanisme, Université fédérale de Rio de Janeiro, 2014, p. 208.

Au XVIe siècle, de nouveaux murs ont été érigés pour séparer le port de la ville, reflétant une séparation économique et sociale entre le commerce et les affaires. Jusqu'au XVe siècle, l'embouchure du « *Porto Vecchio* » n'a subi que peu de modifications. Les transformations ont commencé de manière progressive jusqu'au XVIIIe siècle, période à partir de laquelle le port est entré dans une phase de stagnation de près de deux cents ans, sans travaux significatifs jusqu'au XIXe siècle (Aguiar, 2014).

Au début du XIXe siècle, l'augmentation du trafic a nécessité une refonte complète du port, coïncidant avec le passage de Gênes sous la domination des Savoie en 1815 (figure 10). Après une longue période de stagnation, les interventions ont repris en 1835 avec la construction de la « *Carrettiera Carlo Alberto* » (actuelle Via San Lorenzo) et des Terrasses de Marbre (Aguiar, 2014). Suivirent des expansions des quais et des ponts, la création de rampes d'accostage, des centres de reconstruction et de récupération des navires, ainsi que la Station Maritime sur le Pont Federico Guglielmo, aujourd'hui « *Ponte dei Mille* », construit en 1930 (Aguiar, 2014).



Figure 11: « Nouvelle carte de la ville de Gênes, de ses fortifications et des vallées environnantes », Bardi (1800).

Source : Wikipedia Commons.

Vers la fin du XIXe siècle, des avancées significatives ont vu le jour, telles que la construction d'un nouveau barrage financé par Raffaele De Ferrari, duc de Galliera, en 1876, à l'origine de vastes transformations entre la ville et le port. Le « *Plan Régulateur Parodi* » (1877) et le « *Plan Directeur Giaccone* » (1891) ont jeté les bases de vastes extensions vers l'ouest, remodelant le modèle urbain de

Gênes d'un système radial à un système linéaire, avec la formation de la Grande Gênes en 1926 (Moretti, 2020).

Les grandes interventions ont eu lieu principalement au XX^e siècle, notamment l'extension du brise-lames et la formation du port tel qu'il est aujourd'hui. Au début du XX^e siècle, le « *Consorzio Autonomo del Porto* (CAP) » a étendu le port avec des projets tels que le bassin Vittorio Emanuele III, de nouveaux brise-lames et jetées (Moretti, 2020). La croissance industrielle après la Première Guerre mondiale a conduit à la création de nouveaux quais, selon des plans de Coen Cagli de 1919 et Albertazzi entre 1924 et 1928. Les plans urbains des années 1930 ont proposé un modèle de ville horizontale, démolissant une partie du centre ancien pour construire des centres d'affaires (Moretti, 2020).

La Seconde Guerre mondiale a causé d'importants dommages, interrompant les expansions portuaires, qui ont repris après-guerre avec le barrage de l'aéroport entre 1956 et 1961. En 1938, la construction de l'aéroport Cristoforo Colombo a commencé, suivie de l'expansion du pôle sidérurgique Oscar Sinigaglia à Cornigliano, à Ponente (Aguar, 2014). Après la guerre, des réparations ont été entreprises pour restaurer les structures endommagées par les bombardements.

Dans les années 1960, il a été décidé d'étendre le port à Voltri, et l'actuel terminal de conteneurs s'étend sur un remblai parallèle à la côte. Le port est protégé à l'ouest par le môle de « *Sottofrutto* » et au sud par un barrage se développant vers la côte. Les môles ont deux entrées : une grande de 300 mètres et une petite utilisée par les petites embarcations pour atteindre les quais situés sur leurs rives (Aguar, 2014). L'essor de l'industrie lourde a transformé la ville et le port en chantiers de construction. En 1968, de nouveaux plans ont défini la construction du « *Terminal Voltri-Prà* », une plateforme mécanisée pour la manutention des marchandises. Ces plans ont défini la structure polyvalente du port intégrant la construction navale et les secteurs récréatifs le long de la côte est (Moretti, 2020).

Au début des années 1990, le port ancien de Gênes était en grande partie abandonné, avec des espaces inutilisables et un manque de maintenance, sans lien avec la ville et le centre historique avoisinant (Moretti, 2020). Comme de nombreux autres ports dans le monde, le port de Gênes était devenu inutilisable pour les activités commerciales et industrielles traditionnelles en raison des avancées rapides dans les techniques de manutention des marchandises et la transformation techniques des navires.

Face à la situation socio-économique difficile que traversait Gênes, celle-ci a cherché des alternatives pour inverser cette tendance, en organisant de grands événements comme l'« *Expo'92* »

», à l'occasion des 500 ans de la découverte des Amériques par Christophe Colomb, navigateur génois, et « *Gênes Capitale Européenne de la Culture* » en 2004 (Moretti, 2020). Depuis, les choses ont évolué.

3.2.2. *Projets de reconversion dans les zones portuaires : les plans de développement urbain et la protection du patrimoine industriel*

À la fin du XXe siècle, Gênes a été confrontée à une grave crise industrielle et portuaire, caractérisée par une structure économique et démographique chaotique. Selon le plan réglementaire général de 1980, l'expansion était encore une idée dominante, mais elle incluait également la réorganisation de la ville existante (Aguair, 2014). Cette situation a conduit à des actions qui ont fait apparaître le port comme un élément perturbateur pour la ville (Moretti, 2020).

Quelques années plus tard, les principales parties prenantes, dont la région de Ligurie, la municipalité de Gênes et le consortium portuaire, ont formalisé un protocole d'accord visant à convertir le port historique en zone urbaine (Aguair, 2014 ; Moretti, 2020 ; Lombardini *et al*, 2023). Cette initiative visait à réapproprier le front de mer pour la ville, ce qui a conduit à l'ouverture du secteur pendant l'« *Expo 92* ». Le projet, géré par la « *Commissione Triporto* » et impliquant le transfert de zones de la propriété de l'État à la municipalité, a permis au CAP de se défaire d'une zone désaffectée et à la municipalité de récupérer stratégiquement les quais et le centre historique adjacent (Moretti, 2020).

La coopération entre la municipalité et l'autorité portuaire a été renforcée au cours du processus de planification, en envisageant un avenir transcendant les frontières territoriales de la propriété de l'État. Le « *Piano Urbano Comunale (PUC)* » de 2000 a défini des zones de transformation au sein des territoires appartenant à l'État, en recommandant des activités de restructuration qui n'étaient pas nécessairement liées au port. Parallèlement, le « *Piano di regolamentazione portuale (PRP)* » de 2001 de l'Autorité portuaire, élaboré par des planificateurs internationaux, comprend des lignes directrices et des pratiques qui s'intègrent à la ville (Lombardini *et al*, 2023).

La vision d'une évolution conjointe du port et de la ville a été renforcée par l'initiative de la région en 2004, lorsque le studio « *Renzo Piano Building Workshop (RPBW)* » a présenté « *Blueprint* », un concept de réaménagement du port et de sa frontière avec la ville (Moretti, 2020).

Le projet du « *Waterfront di Levante (WdL)* », qui est dérivé du « *Blueprint* » proposé par l'architecte Renzo Piano et conçu par le RPBW, vise à développer et à harmoniser les activités urbaines et

industrielles dans les zones orientales du port de Gênes, améliorant la fonctionnalité de la frontière et intégrant de nouveaux usages au riche patrimoine architectural préexistant (Lombardini *et al*, 2023). Le WdL, qui s'étend de « *Punta Vagno* » à « *Porta Siberia* », comprend des zones portuaires occupées par des industries de réparation navale, des cales sèches et des installations dédiées à la plaisance et aux sports nautiques (*figure 11*).



Figure 12: « Waterfront di Levante », 2017.

Source : Comune di Genova.

À l'extrémité est se trouve une zone de foire avec plusieurs pavillons utilisés pour des fonctions temporaires et des événements. L'objectif principal du projet est d'améliorer la relation entre la ville et la mer en termes de durabilité environnementale et d'attractivité sociale et économique. Le nouveau front de mer est connecté à la ville par un canal navigable, à côté des anciens murs de la ville. Il crée également un nouveau parc urbain relié à un ascenseur panoramique.

Le WdL vise également à résoudre les problèmes de gestion des flux logistiques et portuaires, d'accessibilité urbaine et de coexistence difficile avec des fonctions incompatibles avec les activités de production (Lombardini *et al*, 2023). Pour cela, le projet propose de construire une double péninsule opérationnelle, appelée « *Usine du Port* », qui serait accessible par une réorganisation de la voirie portuaire et la construction de nouveaux ponts. Cette expansion permettrait au nouveau pont-canal d'acquiescer une plus grande autonomie et d'optimiser certains secteurs industriels.

Le plan directeur pour le WdL a été incorporé dans le PDU en 2015 et le nouveau plan directeur du port est en cours de rédaction par CAP de Gênes. En 2016, un appel d'offres a été lancé pour le

projet, mais aucun gagnant n'a été désigné (Lombardini *et al*, 2023). Après une mise à jour et une nouvelle donation de Renzo Piano, le plan directeur a été renommé WdL. Cependant, l'opération nécessite un investissement considérable qui ne peut être supporté que partiellement par des fonds publics (Moretti, 2020 ; Lombardini *et al*, 2023).

En résumé, le WdL est un projet de développement urbain qui vise à harmoniser les activités urbaines et industrielles dans les zones orientales du port de Gênes. Il propose la création d'un nouveau front de mer et d'un canal navigable afin d'améliorer la relation entre la ville et la mer. Il vise également à résoudre les problèmes de gestion des flux logistiques et portuaires, ainsi que d'accessibilité urbaine. Cependant, le projet nécessite un investissement considérable qui ne peut être supporté que partiellement par des fonds publics.

3.2.3. *Les tensions et les conflits dans la reconversion des zones portuaires : d'autres possibilités ?*

Au XXe siècle, Gênes a connu des difficultés à affirmer son image urbaine à la hauteur de sa riche histoire. Les développements portuaires, les constructions en colline et les migrations de population ont perturbé l'ancienne structure urbaine, ce qui a entraîné des efforts pour retrouver son identité perdue. La réouverture du front de mer a été cruciale dans la revitalisation de la ville, mais les tentatives ultérieures pour étendre ce succès à d'autres parties de la ville-port ont été moins fructueuses. Au cours des dernières décennies, l'autorité portuaire a renforcé son rôle de planificateur en mettant l'accent sur la valeur du patrimoine architectural de la ville et du port. Cependant, elle semble maintenant privilégier la préservation de son territoire opérationnel plutôt que de convertir les zones portuaires en espaces urbains. Les principales transformations urbaines à Gênes se sont concentrées sur les limites entre la ville et le port, comme en témoignent le « *Waterfront di Levante* », par exemple.

L'une des principales transformations observées est le changement de profil des acteurs impliqués dans le développement urbain. La distinction entre propriétaires et opérateurs est devenue plus claire, les opérateurs étant désormais des investisseurs immobiliers hautement spécialisés, liés à d'importantes ressources financières et provenant de l'étranger (Moretti, 2020). La ville a recherché des partenaires disposant de ressources financières et de compétences en matière de gestion que l'on ne trouve pas localement, ce qui caractérise une évolution vers une « *ville entrepreneuriale* », selon Lombardini *et al* (2023).

Gênes passe d'une phase dominée par les capitalistes locaux à une phase où des acteurs extérieurs, liés à des réseaux financiers internationaux, occupent le devant de la scène, comme les cas des autres ville-port au monde. Ces nouveaux acteurs, qui contrôlent de grands réseaux nationaux et internationaux, modifient l'espace urbain existant et créent de nouvelles polarités et de nouveaux modes d'utilisation de la ville. La prédominance des acteurs qui contrôlent de grands réseaux (physiques, comme les infrastructures de transport, ou immatériels, comme les plateformes de services en ligne) est décisive à la fois dans l'utilisation de l'espace physique de la ville et dans la modification des caractéristiques prééminentes où ces réseaux trouvent ou génèrent de nouveaux avantages en termes de localisation (Lombardini *et al*, 2023).

Les propriétaires locaux de terrains et de bâtiments jouent le rôle de facilitateurs de ces processus, en adaptant leurs intérêts à la nouvelle géographie des valeurs urbaines. L'acteur public, pour sa part, met à disposition des zones stratégiques pour la transformation urbaine et se présente comme un partenaire et un gardien des valeurs d'intérêt public, telles que les usages, le patrimoine et l'accessibilité. Il conserve son rôle de régulateur et de garant de l'intérêt général, et est un interlocuteur nécessaire dans ce scénario de changement des relations institutionnelles.

Les particuliers prennent l'initiative de sélectionner des activités et, par le biais de concours, orientent la conception et le développement de projets urbains et architecturaux des fronts d'eau. La participation aux concours d'architecture et d'urbanisme permet aux acteurs privés de guider la vision et l'exécution des transformations urbaines, en veillant à ce que les initiatives soient alignées sur les besoins de modernisation et de croissance de la ville.

Cette réalité n'est pas différente de celle d'autres villes portuaires dans le monde, et le cas de Gênes est très similaire à celui du port de Rio de Janeiro en termes de conflits d'intérêts entre les agents publics et privés et de conservation du patrimoine industriel portuaire.

3.3. **Porto de Lisboa** (*Lisbonne, Portugal*)

Le port de Lisbonne, situé à la confluence des eaux du Tage et de l'océan Atlantique, est un port naturel dans l'estuaire du Tage, avec un bassin net de 32.000 hectares. Grâce à cette position stratégique, la côte portugaise se trouve au cœur des principales routes commerciales internationales, sur la façade atlantique de l'Europe (*figure 12*). Cette localisation confère au port un rôle crucial dans les chaînes logistiques du commerce international et dans les circuits de croisière.

Les quais du port de Lisbonne s'étendent sur les deux rives du Tage, avec des terminaux de croisière situés à proximité du centre-ville de Lisbonne. Cette proximité facilite l'accès des touristes aux circuits culturelles et patrimoniales de la capitale portugaise.

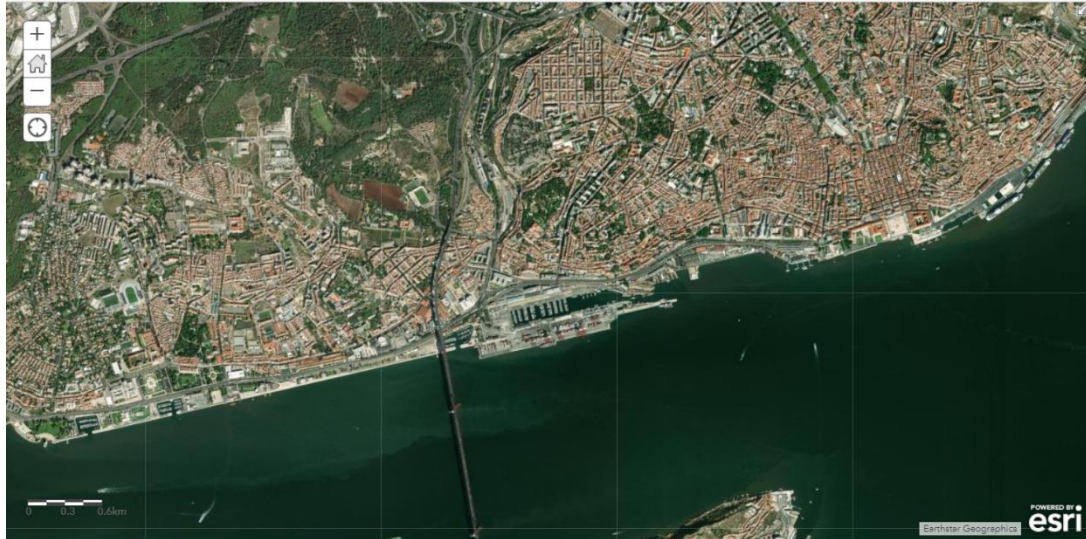


Figure 13: « Image satellite du port de Lisbonne et de la ville ».

Source : Esri ArcGIS, préparé par l'auteur (2024).

Cependant, divers projets de transformation urbaine au cours des dernières décennies ont créé des conflits entre la population locale et les autorités portuaires et municipales. En se concentrant sur la revitalisation de la zone portuaire pour attirer les touristes, ces projets urbains ont diminué la perception qu'ont les résidents du paysage culturel de la ville et du port. Au milieu de ces problèmes, un événement similaire à celui survenu dans le port de Rio de Janeiro est la tentative de la ville de Lisbonne d'établir un périmètre de protection du paysage et d'obtenir la reconnaissance de l'UNESCO.

3.3.1. Patrimoine de la ville-port de Lisbonne, Portugal

L'identité de Lisbonne est profondément liée au développement du fleuve et du port. Aujourd'hui, trouver un équilibre entre la préservation de cette identité et une intégration urbaine efficace est un défi, surtout si l'on considère les préoccupations croissantes en matière de gestion durable de l'environnement et de la ville. L'étude cas du port de Lisbonne offre un aperçu précieux

des complexités contemporaines entre le port et la ville, reflétant les défis de la gestion d'un port historique part d'une ville moderne.

L'histoire de Lisbonne, qui remonte à plus de 3.000 ans et a été peuplée à l'origine par les Phéniciens, a toujours été étroitement liée aux activités maritimes. Elle a connu son apogée historique aux XVe et XVIe siècles, grâce aux découvertes et à l'empire portugais d'outre-mer. Cependant, le 1er novembre 1755, un tremblement de terre dévastateur, suivi d'un incendie et d'un tsunami, a redéfini la ville, nécessitant une reconstruction complète du centre historique au milieu du XIXe siècle.

Bien que l'industrialisation soit arrivée plus tard et moins intensément au Portugal, elle a stimulé les processus de production, nécessitant des améliorations de l'infrastructure, y compris de l'infrastructure maritime. Les plans d'expansion portuaire ont été débattus tout au long du XIXe siècle, le projet de Hildernent Hersent en 1887 transformant le littoral et la relation entre la ville et le fleuve Tejo (Nabais & Ramos, 1987 ; Pagés Sánchez, 2017)¹³⁶. Le nouveau port, après des modifications successives, a été construit dans la première moitié du XXème siècle, comprenant une variété de bâtiments portuaires, des entrepôts aux stations maritimes.

Après le tremblement de terre de 1755, l'urbanisme de Lisbonne a interrompu son lien avec le fleuve. Les plans de reconstruction de la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle ont étendu la ville vers le nord, tandis que les industries s'étendaient le long de la rive, la séparant de l'eau (França, 1997)¹³⁷. Les idées d'un front de mer axé sur les loisirs ont émergé au cours de ces siècles, mais le concours des années 1980 a constitué une étape cruciale, générant de nouvelles idées et relançant le débat sur le front de mer (Pagés Sánchez, 2017). Cet imaginaire a influencé les attentes sociales et défini une approche spécifique de la relation entre le port et la ville.

Aujourd'hui, Lisbonne est une ville d'un demi-million d'habitants, qui fait partie d'une zone métropolitaine de plus de 2,8 millions d'habitants. Cette zone représente 27 % de la population totale du Portugal et contribue à 36,4 % du PIB national (Pagés Sánchez, 2017). Structurée autour de l'estuaire du Tage, elle couvre 18 municipalités et abrite deux ports principaux, Lisbonne et Setúbal. L'économie de Lisbonne est diversifiée, principalement axée sur les services, avec moins d'entreprises maritimes que dans d'autres centres européens. En tant que capitale du Portugal,

¹³⁶ **Nabais** António José Castanheira Maia, **Ramos** Paulo Oliveira, *100 anos do porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1987.

Pagés Sánchez, José Manuel, « Evolution of Lisbon's Port-City relation : from the earthquake of 1755 to the port plan of 1887 », *PORTUS plus* [En ligne], vol. VII, n.7, mise en ligne le 29 décembre 2017, consulté le 16 février 2024. URL : <https://portusplus.org/index.php/pp/article/view/159>.

¹³⁷ **França** José Augusto, *Lisboa : urbanismo e arquitectura*, ed. 3, Lisboa, Livros Horizonte, 1997.

Lisbonne est l'épicentre politique, économique et culturel du pays. Elle abrite la majorité des ministères, d'importants organismes publics et le siège d'entreprises nationales et internationales.

Depuis 1907, l'« *Administração do Porto de Lisboa* (APL) » gère un vaste territoire qui comprend le front de mer et, depuis les années 1930, l'ensemble de l'estuaire du Tage (Nabais & Ramos, 1987). Cet organisme public est contrôlé par le gouvernement national. Depuis les années 1980, le débat intense tourne autour du front de mer, de la relation entre le port et la ville et des capacités de l'autorité portuaire. Bien que le port ne soit plus le principal moteur économique de la région, il reste important pour l'économie régionale, nationale et logistique.

Sur le plan territorial, le port de Lisbonne occupe des zones distinctes sur les rives nord et sud de l'estuaire du Tage. Sur la rive nord, deux sections du front de mer abritent des terminaux portuaires : Alcântara, avec le principal terminal à conteneurs et les chantiers navals, et Beato, avec le terminal multimodal et les silos pour les marchandises agricoles en vrac (Pagés Sánchez, 2017). Sur la rive sud, on trouve cinq marinas, le siège de l'autorité portuaire, des entrepôts et des installations de croisière à Santa Apolónia, y compris des terminaux anciens et nouveaux.

Les transformations mondiales du secteur maritime ont influencé le développement portuaire et industriel de Lisbonne. Entre les années 1970 et 1980, de nouveaux terminaux à conteneurs ont été créés à Santa Apolónia et Alcântara (Nabais & Ramos, 1987). Le terminal de Santa Apolónia, pionnier dans la péninsule ibérique, a été ouvert en 1970 pour les conteneurs, suivi par le terminal d'Alcântara en 1985 (Pagés Sánchez, 2017). Simultanément, d'autres installations portuaires, telles que des silos pour les marchandises en vrac, ont été créées pour les entreprises de béton, les produits alimentaires dérivés des céréales et les marchandises liquides en vrac. Ces nouvelles structures ont modifié visuellement l'estuaire, mais ont augmenté le volume des cargaisons de ce type.

Les transformations du monde maritime et les investissements dans les infrastructures ont remodelé la relation entre le port et la ville à Lisbonne. Le déclin des secteurs de la chimie, des chantiers navals et de la sidérurgie dans les années 1970 et 1980 a entraîné l'apparition de vastes zones industrielles désaffectées dans la région métropolitaine, en particulier à l'est de la ville et au sud du Tage (Costa, 2006)¹³⁸. Ces changements économiques et technologiques, ainsi que la demande sociale croissante d'accès au fleuve, ont inspiré des initiatives de planification menées par différents acteurs, redéfinissant la relation entre le port, la ville et le fleuve.

¹³⁸ **Costa** João Pedro Teixeira de Abreu, « La ribera entre proyectos : formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa », thèse de doctorat em architecture, Universidade de Catalunya, Barcelona, **2006**, URL : <https://www.tesisenred.net/handle/10803/6960#page=1>.

À partir des années 1980, des projets privés se sont développés le long de la barrière ferroviaire de la ville. Ces constructions ont progressivement transformé des bâtiments industriels en bureaux et en résidences, sans plan d'ensemble et sans tenir compte de l'objectif de connexion avec le fleuve. Ces nouveaux bâtiments ont répondu aux exigences du marché et du développement urbain, augmentant la pression sur le port (Costa, 2006). Parallèlement, l'intérêt pour la valeur historique des bâtiments liés aux anciennes activités portuaires près du fleuve s'est accru.

L'évolution du secteur maritime et du tissu industriel a laissé des zones industrielles désaffectées sur le front d'eau, créant une image de délabrement, en particulier dans la partie orientale. Le gouvernement national, la municipalité, « *Câmara Municipal de Lisboa (CML)* » et l'autorité portuaire ont vu dans ces espaces l'occasion de régénérer le front d'eau (Pagés Sánchez & Daamen, 2020). Dans les années 1990 et au début des années 2000, une approche du patrimoine portuaire basée sur les objets a conduit à la rénovation de plusieurs bâtiments à des fins culturelles ou de loisirs, comme l'usine royale « *Cordoaria da Junqueira* », le bâtiment Pedro Alvares Cabral et les stations maritimes d'Alcântara et de Rocha Conde d'Óbidos. Souvent, ces rénovations ne célébraient pas explicitement l'histoire maritime de Lisbonne (Musso & Ghiara 2011)¹³⁹.

L'usine royale « *Cordoaria da Junqueira* », qui était à l'origine une usine de fabrication de cordes, a été conçue par Reinaldo Manuel au XVIII^e siècle et a des proportions monumentales (Nabais et Ramos, 1987). Les activités d'enfouissement ont éloigné le littoral du bâtiment, qui accueille aujourd'hui des archives historiques et des espaces événementiels et a été déclaré monument national en 1996. Les efforts pour le reconnecter visuellement avec la rivière ont été entravés par de nouvelles constructions. Le bâtiment Pedro Alvares Cabral, initialement un entrepôt, a été rénové pour devenir le « *Museu do Oriente* », qui a ouvert ses portes en 2008. Conçu en 1939 par João Simões Antunes, il comporte des bas-reliefs de Barata Feyo et a connu d'importants changements de propriétaire et de fonction (Silva, 2012)¹⁴⁰.

Les terminaux maritimes de Lisbonne, conçus par Pardal Monteiro et ornés de peintures murales d'Almada Negreiros, étaient initialement importants, mais ils ont ensuite été reconvertis en terminaux de croisière. Le terminal d'Alcântara est devenu le siège de l'APL (*figure 13*), et la gare de Rocha Conde d'Óbidos est utilisée par « *Lisbon Cruise Terminals* » (Pagés Sánchez & Daamen,

¹³⁹ Musso Enrico, Ghiara Hilda, « Reshaping the economic landscape of port cities » dans Alemany Joan, Bruttomesso Rinio (eds.), *The port city of the 21st century. New challenges in the relationship between port and city*, Rete, Venice, 2011, p. 87–101.

¹⁴⁰ Silva Miguel Ângelo Soares Pinto da, « Património industrial em Portugal : inclusão do passado em projectos contemporâneos », thèse de doctorat en architecture, Université Lusíada de Lisbonne, 2012, URL : <http://repositorio.ulusiada.pt/handle/11067/78>.

2020)¹⁴¹. Plusieurs entrepôts portuaires datant de la fin du 19ème et du début du 20ème siècle ont été reconvertis en restaurants, clubs et boutiques, contribuant ainsi à l'identité de ville portuaire de Lisbonne (Rêgo Cabral, 2011)¹⁴². Ces changements reflètent une approche de gouvernance du patrimoine portuaire, différente des pratiques basées seulement sur le patrimoine bâti, selon Pagés Sánchez et Daamen (2020). En d'autres termes, jusqu'à cette date, les pratiques d'intervention dans les zones portuaires de Lisbonne ont été principalement des interventions dans l'architecture historique, la revitalisation, la restauration, la requalification, entre autres types de projets, dans des bâtiments historiques liés au port ou aux activités portuaires.

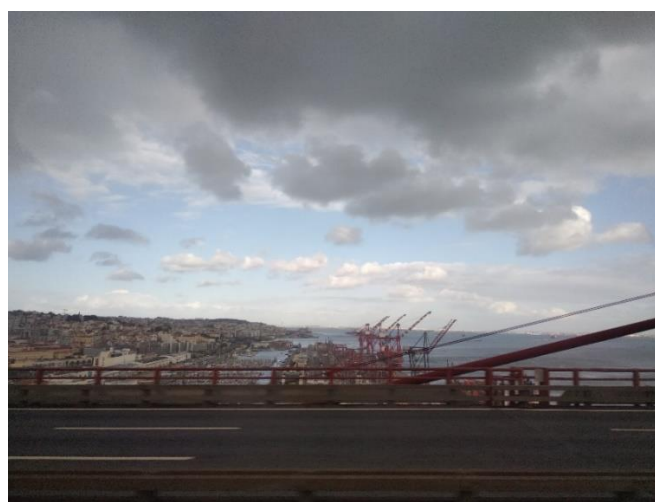


Figure 14: « Vue du quai maritime d'Alcantara », 2023.

Source : photographie de l'auteur (2023).

3.3.2. *Projets de reconversion dans les zones portuaires : les plans de développement urbain et la protection du patrimoine industriel*

Tout au long du XXe siècle, la perception des espaces aquatiques dans les villes a évolué, passant d'éléments identitaires et récréatifs à des moteurs économiques qui augmentent la valeur des propriétés (Hein, 2016). Cette transformation a inspiré des projets de « *waterfront* » dans le monde

¹⁴¹ **Pagés Sánchez** José Manuel, **Daamen** Tom, « Using Heritage to Develop Sustainable Port–City Relationships: Lisbon’s Shift from Object-Based to Landscape Approaches » dans **Hein** Carola (eds.), *Adaptive Strategies for Water Heritage*, Springer, Cham, 2020, p. 382-399. DOI : https://doi.org/10.1007/978-3-030-00268-8_20

¹⁴² **Rêgo Cabral** Natércia, « Governability and sustainability. Redevelopment of the waterfront in Lisbon » dans **Aleman** Joan, **Bruttomesso** Rinio (eds.), *The port city of the 21st century. New challenges in the relationship between port and city*, Rete, Venice, 2011, p. 232-249.

entier, renforçant la vision du développement et favorisant les débats sur la relation entre le port, la ville et le fleuve à Lisbonne, sous l'impulsion de l'autorité portuaire et de la chambre des architectes (Costa, 2006).

Au cours des années 1990, des plans plus concrets ont été élaborés, tels que l'« *Expo' 98* »¹⁴³, le « *Plano de Ordenamento da Zona da Ribeirinha (POZOR)* » et les plans stratégiques et de développement urbain municipaux de 1994, tels que le plan directeur municipal, « *Plano Diretor Municipal (PDM)* ». En 1988, la chambre d'architecture, la municipalité, l'APL et le gouvernement national ont organisé le concours « *Lisbonne, la ville et le fleuve* » de propositions pour le front de mer, en mettant l'accent sur l'intégration du port dans le tissu urbain de Lisbonne (Brandão, 1988 *apud* Pagés Sánchez et Daamen, 2020). Les propositions retenues ont permis d'équilibrer l'accès public au Tage et les zones d'activité portuaire. Les plans ultérieurs, y compris le PDM et le plan stratégique de 1994, visaient à reconnecter la ville au fleuve, bien que certains, comme le plan POZOR, aient échoué (Pagés Sánchez et Daamen, 2020).

Au début des années 2000, de nouvelles lois ont obligé l'APL à libérer des terrains inadaptés aux activités portuaires, ce qui a conduit à la création du plan « *Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha (PGIFR)* ». Ce plan visait à reconnecter visuellement et physiquement le fleuve à la ville, à réutiliser les structures patrimoniales et à régénérer les espaces riverains (Câmara Municipal de Lisboa, 2008)¹⁴⁴. Des projets tels que la « *Ribeira das Naus* » et le « *Campo das Cebolas* » reflètent cette vision, en intégrant le patrimoine dans de nouveaux espaces publics (Pagés Sánchez et Daamen, 2020).

Malgré une exécution limitée, ces initiatives représentent une stratégie plus large de gestion du port et du patrimoine portuaire de Lisbonne, conciliant les intérêts de l'APL et de la municipalité, selon Pagés Sánchez et Daamen (2020). Relier la ville au fleuve reste une priorité, comme en témoignent le plan directeur municipal de 2013 et la demande d'inscription sur la liste du patrimoine

¹⁴³ L'« *Expo '98* », l'exposition universelle de 1998, officiellement appelée l'exposition internationale de Lisbonne de 1998, avait pour thème « *Les océans : un héritage pour l'avenir* ». Organisée à Lisbonne, au Portugal, du 22 mai au 30 septembre 1998, l'exposition avait pour thème la célébration du 500^e anniversaire des grandes navigations portugaises. L'événement s'est déroulé dans la partie orientale de la ville, près du Tage. Plusieurs pavillons ont été construits, dont beaucoup sont encore au service des habitants et des visiteurs dans ce qui est aujourd'hui connu sous le nom de « *Parque das Nações* ». Parmi les principaux pavillons, citons l'Océanarium, conçu par l'architecte Peter Chermayeff, le Pavillon de l'Atlantique, un espace polyvalent conçu par l'architecte Regino Cruz et rebaptisé par la suite Altice Arena, et la Gare de l'Orient, un complexe de transport comprenant des connexions de métro et de chemin de fer, conçu par l'architecte Santiago Calatrava.

¹⁴⁴ **Câmara Municipal de Lisboa (Portugal)**, « Documento de Enquadramento - Plano Geral de Intervenção Para a Frente Ribeirinha. Câmara Municipal de Lisboa, Divisão de Desenvolvimento Urbano », 2008. Disponible sur : http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospectivos/ribeirinha/documento_enquadramento.pdf.

mondial de l'UNESCO de 2016, « *Lisbonne historique, ville globale* » (Unesco, 2017)¹⁴⁵. Cette demande, qui fait partie de la liste indicative nationale depuis 2017, met l'accent sur l'identité maritime et le patrimoine portuaire de Lisbonne. Le processus de candidature a impliqué divers services municipaux et visait à coordonner les efforts entre des entités telles que la Direction générale du patrimoine culturel, les organisations touristiques et les associations culturelles. Alors que les plans de protection spéciaux couvrent une grande partie de la zone patrimoniale, l'approche paysagère cherche à intégrer les initiatives existantes et à favoriser une coopération plus large avec les acteurs urbains, y compris l'autorité portuaire (Pagés Sánchez et Daamen, 2020).

La situation des projets urbains dans le port de Lisbonne reflète une lacune dans l'approche de la coexistence du port et de la ville. Malgré le message clair transmis par les organisateurs du concours, les propositions ont donné la priorité aux loisirs, esquissant une vision d'un « *waterfront post-moderne* » qui a orienté les politiques ultérieures (Pagés Sánchez & Daamen, 2020). Cette approche n'envisageait pas pleinement l'intégration harmonieuse de l'activité portuaire et de l'espace urbain. Toutefois, des idées spécifiques, telles que l'enfouissement de la voie ferrée et la transformation des zones centrales en zones résidentielles, sont apparues plus tard dans d'autres plans, indiquant une tentative de sauver des aspects essentiels de l'interaction entre le port et la ville (Pagés Sánchez & Daamen, 2020). Le besoin persistant d'équilibrer le développement urbain avec la préservation de l'identité portuaire reste un défi majeur pour les gestions urbaine, du patrimoine et de la zone portuaire dans la région.

3.3.3. Les tensions et les conflits dans la reconversion des zones portuaires : d'autres possibilités ?

Dans l'article de Pagés Sánchez et Daamen (2020), les auteurs parviennent à des conclusions intéressantes sur les processus des projets urbains de Lisbonne, en soulignant comment les initiatives des différents plans urbains récents visent à préserver et à utiliser le patrimoine portuaire du Tage comme vecteur de développement urbain. Les auteurs concluent que le développement d'une relation durable entre le port et la ville nécessite un processus de gouvernance qui considère

¹⁴⁵ Unesco, 2017. « Listes indicatives : Historical Lisbon, Global City », 2017. Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/listesindicatives/6208/>. La candidature de Lisbonne en 2017 faisait suite à une proposition de 2011, « *Pombaline Lisbon* », qui se concentrait sur le centre historique de la ville. Après avoir consulté l'UNESCO, la ville a redéfini ses limites patrimoniales pour inclure le front de rivière et les éléments culturels immatériels, en appliquant le concept de paysage urbain historique (Pagés Sánchez & Daamen, 2020).

les fonctions du port et de la ville comme complémentaires plutôt que mutuellement exclusives. Ils soulignent que dans les villes portuaires européennes comme Lisbonne, la revitalisation du patrimoine maritime par le biais de l'approche des paysages urbains historiques de l'UNESCO peut favoriser le développement durable en intégrant les aspects culturels aux structures physiques. Cette approche a permis à Lisbonne de renouer avec son front de mer et de renouer le dialogue entre la ville et les autorités portuaires. Cependant, des défis subsistent, notamment en ce qui concerne le rôle des autorités portuaires dans le développement durable et la gestion du patrimoine.

À Lisbonne, la municipalité s'est efforcée d'utiliser la zone riveraine du Tage et son patrimoine portuaire comme vecteur du développement économique de la ville, en particulier par le biais du tourisme. Depuis les années 1980, divers projets ont été proposés pour rénover les structures portuaires industrielles abandonnées ou sous-utilisées. Pour la plupart, ces structures ont été réadaptées pour abriter des équipements culturels grandioses qui utilisent l'image du fleuve et de l'industrialisation de Lisbonne pour attirer les visiteurs, comme le « *Museu de Arte, Arquitectura e Tecnologia* (MAAT) » et le « *Museu do Oriente* ».

Des efforts considérables sont déployés pour élaborer et mettre en œuvre une proposition d'inscription de Lisbonne au patrimoine mondial de l'UNESCO en tant que paysage urbain historique. Cette candidature est basée sur l'histoire maritime et portuaire de Lisbonne, qui reflète également l'histoire du Portugal et est liée à la période des grandes navigations, ce qui justifie sa valeur universelle exceptionnelle. Cette reconnaissance a pour but d'aider à préserver le paysage portuaire de Lisbonne, mais il figure toujours sur la liste indicative.

La zone portuaire de Lisbonne est fragmentée le long du Tage et présente des vestiges de différentes périodes historiques. Nombre de ces éléments sont déjà reconnus et classés au patrimoine de l'UNESCO et du Portugal. Cependant, des éléments spécifiques de l'histoire du port, liés à l'industrialisation de Lisbonne, ne sont pas entièrement considérés individuellement, mais plutôt comme faisant partie du paysage historique du port.

3.4. **Port of Yokohama 横浜市** (*Yokohama, Japon*)

L'identité du Japon en tant que nation insulaire est fortement liée à la mer, qui a façonné la culture et l'économie du pays. Les ports et les havres jouent un rôle clé dans le commerce intérieur et extérieur, contribuant à l'émergence de villes portuaires vivantes le long des côtes japonaises.

Même pendant la période d'isolement du Japon (1639-1867), la mer reste importante pour l'économie grâce au transport fluvial facilitant le commerce intérieur. Les montagnes du pays rendent les transports intérieurs difficiles, accentuant l'importance des routes maritimes pour connecter les îles. La restauration Meiji en 1868 marque un tournant décisif dans l'histoire du Japon, avec une modernisation rapide et une ouverture au commerce mondial. Le gouvernement japonais se concentre sur le développement de ports modernes, notamment Yokohama, qui devient le symbole de l'entrée du Japon dans le monde moderne. L'héritage de ces développements continue d'influencer l'économie du Japon et sa relation avec la mer aujourd'hui, soulignant l'importance des ports dans l'histoire du pays.

Yokohama est la deuxième ville du Japon en termes de population, après Tokyo, et la capitale de la préfecture de Kanagawa, la municipalité la plus peuplée du Japon. Elle est située au sud de la baie de Tokyo, dans la région du Kantō de l'île principale de Honshu. C'est un centre commercial majeur de l'agglomération de Tokyo (*figure 14*).

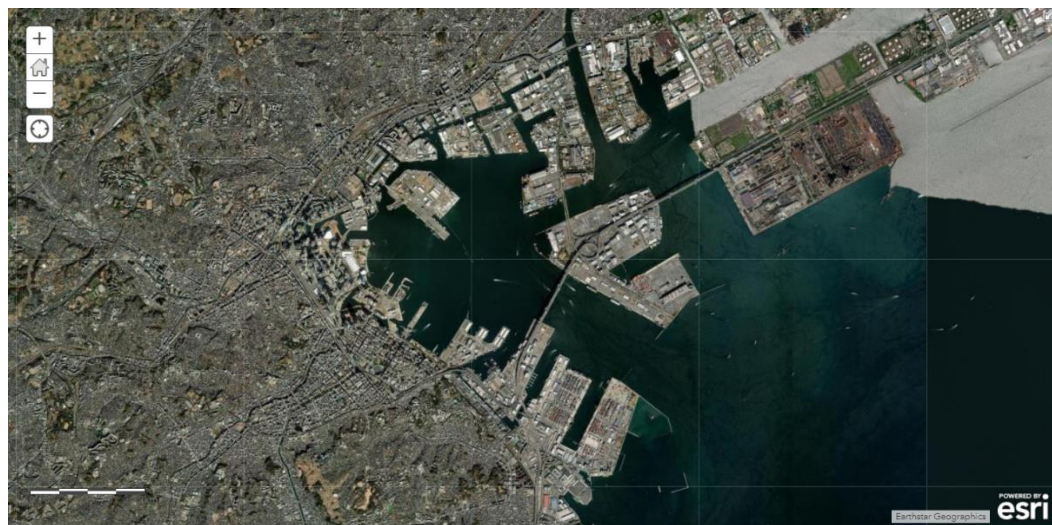


Figure 15 : « Image satellite du port de Yokohama et de la ville ».

Source : Esri ArcGIS, préparé par l'auteur (2024).

Notre dernière étude de cas, le port de Yokohama, révèle un exemple remarquable de système de planification urbaine activement coordonné avec l'administration portuaire. Cet exemple met en évidence une ville-port moderne qui, tout en facilitant d'importantes transformations urbaines, a favorisé une avancée technique majeure pour le port. Cela a permis aux activités économiques portuaires de se poursuivre et de se développer à partir du port traditionnel, qui conserve les traces

de sa riche histoire maritime, portuaire et industrielle, aujourd'hui située dans un paysage dynamique rempli de lieux de divertissement et de musées.

L'approche japonaise de la préservation du patrimoine historique, associée à une rénovation constante - que ce soit pour atténuer les effets du temps ou pour réparer les dommages causés par les fréquentes catastrophes naturelles de l'île - offre des perspectives précieuses pour la gestion des paysages portuaires. Les transformations urbaines de Yokohama illustrent la manière dont une ville peut trouver un équilibre entre son héritage historique et la modernisation, en créant un environnement qui cherche à intégrer le passé tout en s'adaptant aux exigences du présent et de l'avenir.

3.4.1. Patrimoine de la ville-port de Yokohama, Japon

L'histoire du port de Yokohama est étroitement liée à la transition du Japon de l'isolement à l'engagement avec le monde extérieur au milieu du XIXe siècle. Avant cette période, le Japon n'entretenait que des relations commerciales limitées avec les pays étrangers, à l'exception du Portugal au début du XVIe siècle et, plus tard, des Pays-Bas (Hein, 2016*b*). Cette situation a commencé à changer avec la signature de plusieurs traités clés, notamment le traité de Kanagawa en mars 1854 et le traité de Harris en juillet 1858. Ces accords entre le « *Shogunat Tokugawa* »¹⁴⁶ et les États-Unis ont marqué la fin de la longue politique d'isolement du Japon et ont initié l'ouverture du pays au commerce international et à la diplomatie.

Par suite du « *Traité de Harris* »¹⁴⁷, qui a ouvert de nouveaux ports au commerce entre le Japon et les États-Unis, Kanagawa, Nagasaki et Hakodate ont été désignés comme ports ouverts au commerce extérieur à partir du 1er juillet 1859. Initialement, le consul général américain était contre l'inclusion de Kanagawa ou de Yokohama parmi ces ports, mais le gouvernement japonais a insisté pour qu'ils soient inclus, car Yokohama était proche d'Edo et était censé devenir un important

¹⁴⁶ Le shogunat Tokugawa (徳川幕府), une dictature militaire féodale, avait été établi au Japon par Tokugawa Ieyasu (le premier chef de cette ère) et était dirigé par les shoguns (grands généraux) de la famille Tokugawa de 1603 à 1868. Cette période est également connue sous le nom de période d'Edo, en l'honneur de la ville d'Edo (aujourd'hui Tokyo), capitale du shogunat Tokugawa jusqu'à la restauration Meiji (1868-1912), qui a mis fin à la période des shogunats et marqué le début du processus d'industrialisation du Japon et de son ouverture aux pays occidentaux.

¹⁴⁷ Le « *Traité de Harris* » été signé le 29 juillet 1858, c'est agi d'un accord garantissant aux États-Unis des privilèges commerciaux et diplomatiques au Japon et constituant la base de la pénétration économique occidentale au Japon. Négocié par Townsend Harris, premier consul des États-Unis au Japon, il prévoit l'ouverture de cinq ports au commerce américain, en plus de ceux ouverts en 1854 à la suite du traité de Kanagawa.

Britannica The Editors of Encyclopaedia, « Harris Treaty » dans Encyclopedia Britannica, dernière mise à jour le 22 juillet 2024, consulté le 2 août 2024, URL : <https://www.britannica.com/event/Harris-Treaty>.

centre commercial (Taguchi, 2024)¹⁴⁸. A l'époque, Yokohama était un petit village de pêcheurs sous-développé. Malgré cela, il a été choisi pour devenir l'un des principaux ports en raison de sa proximité avec Edo et de sa position stratégique le long de la côte. Les problèmes d'eau peu profonde ont été résolus en utilisant des barges pour transporter les marchandises et les passagers entre les navires et le rivage (Taguchi, 2024).

L'ouverture du port de Yokohama a marqué le début de sa transformation en un centre de commerce international. Les décisions stratégiques prises par l'administration de la Restauration Meiji pour choisir Yokohama et développer ses infrastructures ont été cruciales (Hein, 2016*b*). Au fil du temps, Yokohama est devenue l'un des ports les plus importants du Japon, avec une influence étrangère croissante et une contribution significative à la modernisation du pays (Taguchi, 2024). Le gouvernement national a lancé des projets de construction ambitieux à partir de 1889 pour rendre le port de Yokohama moderne et compétitif. Cette période de développement a permis d'améliorer l'infrastructure du port pour répondre à l'augmentation du commerce. Les bénéfices commerciaux ont rapidement augmenté, consolidant la position de Yokohama en tant que principal port du Japon et lui donnant le statut de « porte d'entrée » du pays (Taguchi, 2024).

Simultanément, d'autres zones du port ont connu une croissance et un développement importants. Les projets de poldérisation le long de la côte ont continué à remodeler le paysage, en particulier dans la région de Tsurumi-Kanagawa, où la création des zones d'Ebisu, de Takara et de Daikoku a permis d'accroître la capacité du port. La zone industrielle de Keihin, qui était déjà devenue une zone critique pour l'activité industrielle, a connu un afflux d'usines car la région était de plus en plus utilisée pour des contrats militaires (Taguchi, 2024). Cette période d'expansion a mis en évidence l'importance stratégique du port de Yokohama, non seulement en tant que porte d'entrée commerciale, mais aussi en tant que composante essentielle de l'infrastructure industrielle et militaire du Japon.

Après le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, les efforts de construction liés au port de Yokohama ont été interrompus et le port est entré dans une période de stagnation (Taguchi, 2024). Pendant la guerre, le port a été gravement endommagé par des raids aériens, ce qui l'a laissé dans un état déplorable. Après la guerre, les forces d'occupation américaines ont pris le contrôle du port, le transformant en base de commandement militaire et suspendant presque toutes les activités

¹⁴⁸ **Taguchi** Toshio, « The port city of Yokohama: Its history of requisition by foreign occupation forces and redevelopment in the aftermath due to citizen–local government collaboration », *International Planning History Society Proceedings*, vol. 20, n. 1, 2024, p. 609–624. DOI: <https://doi.org/10.7480/iphs.2024.1.7598>

portuaires non militaires (Taguchi, 2024). Cela a retardé encore plus le rétablissement de Yokohama. Malgré cela, les efforts pour reprendre les activités portuaires normales ont commencé relativement rapidement après la guerre. En 1949, les principales installations portuaires ont été progressivement transférées au Japon par les forces alliées, à l'exception de la jetée Mizuho, qui reste sous le contrôle de l'armée américaine à ce jour.

En 1951, la loi sur les ports a transféré le contrôle des ports japonais du gouvernement national aux autorités locales, marquant un changement dans leur gestion. À Yokohama, cela a conduit à la création du « *Port & Harbor Bureau* », qui s'est chargé de superviser les opérations et le développement du port. Avec la reprise rapide du commerce extérieur d'après-guerre, l'importance des ports japonais a augmenté, notamment celui de Yokohama (Taguchi, 2024). En 1957, le port avait récupéré et dépassé ses niveaux d'avant-guerre, avec le nombre de navires, le tonnage et les marchandises manutentionnées ayant doublé. Pour faire face à l'augmentation du volume de navires et de marchandises, le port a entrepris un plan ambitieux pour ajouter des jetées supplémentaires. Au cours des années 1960 et 1970, les jetées Detamachi, Yamashita, Honmoku et Daikoku ont été construites, augmentant ainsi la capacité du port (Taguchi, 2024). Cette expansion rapide du port de Yokohama a été accompagnée d'une croissance industrielle dans les environs, notamment dans la zone industrielle de Keihin, avec le développement du secteur chimique et d'autres usines.

Le port de Yokohama a connu des améliorations significatives pour faire face à la demande croissante de commerce international après la Seconde Guerre mondiale. De nombreuses usines ont été déplacées vers Kanazawa pour réduire la surpopulation autour du port et améliorer les conditions de vie des habitants (Taguchi, 2024). En prévision des Jeux olympiques de Tokyo en 1964, le terminal passagers d'Osanbashi a été reconstruit, marquant une étape importante dans la renaissance du port. La croissance économique du Japon a également entraîné des changements dans les méthodes de traitement des marchandises (Hein, 2016*b*). Jusqu'en 1967, les cargaisons étaient chargées et déchargées individuellement, ce qui était un processus laborieux et chronophage. Cependant, avec la demande croissante, le port a évolué vers des méthodes plus modernes pour accélérer le processus et réduire la nécessité d'une main-d'œuvre importante (Taguchi, 2024). Le port de Yokohama est devenu un centre important du commerce international et a su s'adapter aux besoins changeants.

Le port de Yokohama a connu d'importants changements dans son infrastructure pour faire face à la transition vers le fret conteneurisé. Le port historiquement conçu pour les marchandises conventionnelles s'est avéré inefficace pour les navires porte-conteneurs modernes (Hein, 2016*b*).

Afin de s'adapter à cette nouvelle ère du transport maritime, de nouveaux terminaux à conteneurs ont été construits, notamment les jetées Honmoku, Daikoku et Minami-Honmoku équipées d'installations modernes. Ces améliorations ont consolidé la position de Yokohama en tant qu'acteur majeur dans la communauté maritime internationale (Taguchi, 2024).

Alors que le port de Yokohama s'étend vers la mer depuis la période Meiji (1868-1912), de nombreuses structures anciennes, telles que les jetées de Yamanouchi et de Takashima et le quartier d'Osanbashi, n'ont guère été rénovées. Pour remédier à cette situation, le port et la ville de Yokohama ont lancé le projet « *Minato Mirai 21* », une initiative de rénovation urbaine visant à revitaliser la zone du front de l'eau (Hein, 2016*b*). Ce projet, ainsi que la rénovation de la jetée d'Osanbashi, a été conçu pour moderniser l'infrastructure du port tout en améliorant son attrait en tant qu'espace commercial et récréatif (*figure 15*).



Figure 16: « Vue de la jetée d'Osanbashi », 2024.

Source : Fernando Ursine (2024).

Outre ces améliorations infrastructurelles, le port de Yokohama a également cherché à renforcer ses liens avec les habitants de la ville. Plusieurs installations ont été développées pour intégrer le port dans la vie quotidienne de la population de Yokohama. Il s'agit notamment du « *Musée Maritime de Yokohama* », qui met en lumière la riche histoire maritime de la ville, et du parc Rinko, un vaste espace public offrant des possibilités de loisirs le long du front de mer (Ma, 2023)¹⁴⁹. Umi-no-Koen

¹⁴⁹ **Ma** Scott, « A lesson in port citizenship: Regimes of historicity in maritime museums in Yokohama, Japan, 1961-2022 », *História Da Historiografia* [en ligne], vol. 16, n. 41, 2023, mise en ligne le 13 mai 2024, consulté le 12 juillet 2024, DOI : <https://doi.org/10.15848/hh.v16i41.2091>.

(« *Bayside Park* ») et Hakkeijima, un parc d'attractions et un aquarium très fréquenté, ont également été créés pour rapprocher la communauté du port.

Ces développements ont non seulement assuré la compétitivité du port de Yokohama dans l'industrie mondiale du transport maritime, mais ont également renforcé son rôle en tant qu'élément central de l'identité de la ville, alliant la fonctionnalité industrielle à l'engagement communautaire et à la rénovation urbaine.

3.4.2. Projets de reconversion dans les zones portuaires : les plans de développement urbain et la protection du patrimoine industriel

Après la Seconde Guerre mondiale, le Japon a adopté un système démocratique et confié la gestion des ports aux gouvernements locaux. Ces ports ont joué un rôle clé dans le redressement économique du pays, le développement régional et l'amélioration de la qualité de vie de la population. Ils ont contribué à équilibrer les disparités économiques régionales et à aligner les politiques nationales sur leur mise en œuvre locale. À partir des années 1960, le Japon a mis en place des politiques de développement des régions industrielles côtières, en créant de nouvelles villes industrielles éloignées des grands centres urbains (Takamatsu & Hosokawa, 2011)¹⁵⁰. Ces politiques ont favorisé l'investissement dans les industries de base et ont permis une croissance économique soutenue. Depuis lors, le gouvernement japonais a continué à mettre en place de nouvelles initiatives pour promouvoir le développement des zones côtières et améliorer leurs infrastructures, tout en tenant compte des enjeux environnementaux (Takamatsu & Hosokawa, 2011).

En raison du développement industriel rapide et de la croissance économique du Japon, les habitants des villes portuaires se sont sentis de plus en plus déconnectés du bord de mer. Les environnements industriels qui se sont développés étaient considérés comme incompatibles avec l'amélioration de la qualité de vie recherchée. Les villes portuaires se sont concentrées sur l'industrie manufacturière et les transports, ce qui a rendu leur économie rigide et difficile à adapter lorsque les industries de services ont pris de l'importance. Cela a entraîné un déclin de l'activité portuaire, avec le retrait des industries et la délocalisation des fonctions de transport. Pour remédier à ces

¹⁵⁰ Takamatsu Toru & Hosokawa Yasushi, « WAVE. The Development of Port Cities in Japan » dans Alemany Joan, Bruttomesso Rinio (eds.), *The port city of the 21st century. New challenges in the relationship between port and city*, Rete, Venice, 2011, p. 261–271.

problèmes, l'initiative « *Ports for the 21st century* » a été lancée en 1985 (Takamatsu & Hosokawa, 2011). Son objectif était de promouvoir un développement plus équilibré et durable des zones portuaires, afin de favoriser une meilleure connexion entre les citoyens et leurs fronts de mer, tout en améliorant la qualité de vie des résidents.

Le gouvernement national a mis en place un système de soutien financier pour la mise en œuvre d'une nouvelle politique de développement du front de mer. Dans ce cadre, l'organisation centrale WAVE a été créée en 1987 grâce aux fonds provenant des sociétés associées, des autorités portuaires et des entreprises privées (Takamatsu & Hosokawa, 2011). WAVE a joué un rôle central dans la conception des plans directeurs pour le développement du front de mer dans différents ports. Les coûts de formulation des plans directeurs ont été couverts par le gouvernement national et local. De plus, un privilège juridique a été conçu pour les entreprises privées qui investiraient dans leurs installations en suivant les plans directeurs (Takamatsu & Hosokawa, 2011). Grâce à ce cadre promotionnel, les plans directeurs ont été efficacement créés en obtenant un consensus social parmi les parties prenantes locales, ce qui a permis une mise en œuvre rapide des programmes d'aménagement du front de mer, comme concluent Takamatsu & Hosokawa (2011).

Nous assisterons donc à la planification de politiques nationales pour l'ensemble du Japon, en considérant les zones industrielles côtières et des villes-port comme fondamentales pour la restructuration de l'économie du pays à l'heure des grandes transformations économiques mondiales, et cherchant en même temps à établir la relation culturelle entre la population japonaise et ses villes côtières. L'une des villes qui a le plus bénéficié de ce dispositif de planification est Yokohama, qui a proposé une transformation urbaine majeure dans le centre-ville, dans sa zone portuaire et en agrandissant son port actif, principal soutien économique de la région.

Le port de Yokohama abrite à la fois d'anciennes et de nouvelles zones industrielles. Depuis les années 1980, le réaménagement du front de mer a été encouragé dans les zones adjacentes, comme le quartier « *Minato Mirai 21* », près du centre financier de la ville (Hein, 2016*b*). De nouveaux quais pour les grands porte-conteneurs ont été déplacés vers les zones suburbaines le long de la côte.

La transformation urbaine la plus remarquable à Yokohama est le projet de développement urbain « *Minato Mirai 21* », qu'a transformé d'anciens docks et installations portuaires en un nouveau quartier dynamique grâce à l'assèchement des terres. Bien qu'il reste peu de vestiges de l'histoire du port, des attractions telles que la grande roue et le quartier chinois préservé sont là pour le rappeler (Hein, 2016*b*). Le projet a revitalisé la zone, donnant à Yokohama une nouvelle ligne d'horizon et une nouvelle identité. La jetée de Ōsanbashi, reconstruite entre 1988 et 2002 avec une architecture

innovante ressemblant à un paysage de bois et de prairies où l'on peut se promener, est un exemple de régénération du front de mer. Contrairement à d'autres projets, Ōsanbashi préserve sa fonction d'origine tout en présentant une architecture entièrement nouvelle, mettant en évidence le rôle contemporain des villes ports dans la navigation de croisière (Hein, 2016*b*).

La jetée de Ōsanbashi, principale jetée internationale du port de Yokohama, est un autre exemple de régénération du front de mer. La jetée, construite entre 1889 et 1896, a été reconstruite entre 1988 et 2002. Il a été choisi à l'issue d'un concours international auquel ont participé plus de 600 candidats (Hein, 2016*b*). L'architecture inhabituelle ressemble à un paysage de bois et de prairies où l'on peut se promener. Elle abrite les terminaux de ferry et toutes les infrastructures importantes. Contrairement à de nombreux autres projets de front de mer, qui convertissent des bâtiments historiques pour de nouvelles fonctions, la fonction d'origine de la jetée est ici préservée, mais son architecture est entièrement nouvelle (Hein, 2016*b*).

3.4.3. Les tensions et les conflits dans la reconversion des zones portuaires : d'autres possibilités ?

Il est difficile de déterminer l'influence de la pensée occidentale sur la conservation et la préservation culturelle des paysages portuaires japonais. Au Japon, le paysage est considéré comme faisant partie d'un ensemble intégré. Cependant, le besoin constant de reconstruire, dû aux catastrophes naturelles, aux guerres et au danger nucléaire, a façonné la mentalité japonaise, qui cherche toujours à s'améliorer afin d'éviter de répéter les problèmes. Bien qu'il existe une législation pour protéger le paysage, les lois couvrent également la protection de la ville et du paysage dans son ensemble, reflétant ainsi une approche intégrée.

Au Japon, il y a un fort soutien des politiques publiques conçues au niveau national, avec des projets à long terme. La gestion de ces politiques est déléguée aux régions locales et aux préfectures, qui les adaptent aux particularités et aux ressources locales, tout en maintenant les objectifs alignés sur les lignes directrices nationales. Dans le cas des ports, outre le facteur historique et culturel des villes portuaires japonaises, leurs aspects géographiques (un territoire fragmenté en plusieurs îles) et économiques (relations avec les autres pays et développement industriel) sont cruciaux pour la vision de développement du pays et ne sont pas faciles à négliger.

En ce qui concerne le patrimoine industriel, la législation japonaise ne comporte pas de catégorie spécifique reconnaissant cette particularité. Cependant, il existe des initiatives pertinentes, telles que

l'ensemble du patrimoine industriel de l'ère Meiji, reconnu par l'UNESCO en 2015. Cet ensemble comprend des sites archéologiques, des vestiges architecturaux et des complexes urbains dans différentes villes du Japon, en particulier sur l'île de Kyushu, où la restauration Meiji et l'industrialisation japonaise ont commencé et où l'ouverture à l'Occident s'est faite très tôt, bien que contre les intentions du shogunat Tokugawa. Parmi les éléments de ce complexe figurent les vestiges archéologiques des ports protégés.

Les législations et politiques nationales en matière d'urbanisme, de zones côtières industrielles et de villes portuaires permettent d'envisager la planification comme une stratégie et un outil de conservation du patrimoine portuaire. Cette planification est rendue possible par des subventions entre les gouvernements, les mairies et les partenariats public-privé.

En ce qui concerne la transformation des paysages, le besoin constant de reconstruction au Japon, en raison de ses caractéristiques géographiques et naturelles, pose la question de l'identité de la population avec son paysage. Souvent, les dégâts physiques ne permettent pas de conserver la matérialité historique antérieure à la reconstruction, mais ils soulignent la valeur culturelle qui recherche l'harmonie et la beauté, unissant le bâti, les gens et la nature.

Le port de Yokohama, bien que relativement récent par rapport aux autres études de cas, a été initialement planifié pendant la période d'industrialisation du Japon à la fin du 19^e siècle. Il a dû être reconstruit après le grand tremblement de terre du Kantō, qui a dévasté Tokyo dans les années 1920, puis après les bombardements intenses de l'après-guerre. Avec l'avènement du transport conteneurisé dans les années 1960 et 1970, une partie des installations portuaires de Yokohama a dû être adaptée pour intégrer ces espaces à la ville, conformément aux plans nationaux pour les ports du pays. Dans ce contexte, Yokohama démontre que la préservation des paysages portuaires nécessite un alignement entre les politiques publiques locales et nationales pour la gestion des ports et des villes. Même sans protection juridique spécifique du paysage, comme à Yokohama, l'intégration de l'identité de la ville portuaire et de la culture maritime peut, grâce à des plans d'urbanisme bien conçus, suffire à préserver le patrimoine industriel des ports.

CONCLUSIONS

Le patrimoine industriel des villes portuaires occupe une place centrale dans le développement urbain et la préservation du paysage, oscillant constamment entre la protection des vestiges historiques et la mise en œuvre de projets de transformation urbaine. Les paysages portuaires, bien qu'hétérogènes en termes de techniques, d'esthétique et d'influences, sont des éléments essentiels de l'identité des grandes villes portuaires, témoignant de leur émergence et de leur évolution économique. Ces paysages, façonnés par des facteurs géographiques et historiques, conservent une culture maritime unique, malgré les transformations imposées par l'industrialisation et les nouvelles techniques logistiques des XXe et XXIe siècles.

À travers les exemples de villes comme Rio de Janeiro, Le Havre, Gênes, Lisbonne et Yokohama, il apparaît que la gestion du patrimoine industriel dans les villes portuaires est un enjeu complexe, souvent marqué par des conflits entre conservation et modernisation. Alors que certaines villes, comme Le Havre, ont réussi à intégrer les nouvelles infrastructures portuaires tout en préservant leur patrimoine culturel, d'autres, comme Gênes, luttent pour trouver un équilibre entre les intérêts publics et privés, influencés par des acteurs financiers internationaux.

Les projets de revitalisation urbaine, tels que « *Porto Maravilha* » à Rio de Janeiro ou les initiatives à Lisbonne, montrent que la réutilisation des infrastructures portuaires désaffectées peut transformer les paysages urbains et redynamiser les centres-villes. Toutefois, ces initiatives soulèvent des questions sur la durabilité et la préservation de l'identité portuaire, en particulier lorsque le patrimoine industriel n'est pas pleinement reconnu par les législations de protection culturelle, comme c'est le cas à Rio de Janeiro.

En fin de compte, la protection du patrimoine industriel des villes portuaires et sa transformation urbaine nécessitent une approche intégrée, où la conservation des vestiges historiques s'harmonise avec les exigences contemporaines de développement urbain. Cette approche doit non seulement préserver les structures physiques mais aussi maintenir l'identité culturelle et le lien entre la ville et son port, garantissant ainsi un développement durable qui respecte l'histoire tout en embrassant l'avenir.

La gestion du paysage industriel dans les zones portuaires pose un défi complexe : comment préserver des espaces en constante évolution tout en répondant aux exigences modernes de développement urbain et économique? Les exemples de Rio de Janeiro, Le Havre, Gênes, Lisbonne

et Yokohama illustrent les diverses approches adoptées pour équilibrer ces besoins concurrents, tout en mettant en lumière les tensions inhérentes à cette démarche.

À Rio de Janeiro, le projet « *Porto Maravilha* » démontre les opportunités et les défis liés à la transformation urbaine dans une zone portuaire historique. Bien que le réaménagement ait revitalisé une partie du centre-ville, il a également suscité des inquiétudes quant à la perte de l'identité portuaire, notamment en raison de l'absence de reconnaissance officielle du patrimoine industriel par les lois de protection culturelle. Cette situation met en lumière la difficulté de préserver un héritage en perpétuelle mutation, où les infrastructures historiques risquent d'être sacrifiées au profit de projets immobiliers modernes.

Le Havre, en revanche, offre un exemple d'intégration réussie entre préservation et modernisation. Cette ville, dont le centre reconstruit est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, a su harmoniser ses nouvelles infrastructures portuaires avec la protection de son patrimoine industriel. Ici, la gestion du paysage portuaire montre qu'il est possible de concilier l'évolution des besoins logistiques contemporains avec la conservation de l'héritage historique, en faisant du port non seulement un moteur économique, mais aussi un élément central de l'identité urbaine.

À Gênes, la situation est plus contrastée. La ville fait face à des pressions tant publiques que privées, exacerbées par l'influence croissante des acteurs financiers internationaux. Cette dynamique rend la gestion du paysage industriel particulièrement complexe, car elle doit jongler entre les impératifs de conservation, les attentes des habitants, et les ambitions de développement économique. La difficulté réside ici dans la capacité à maintenir un équilibre entre ces forces contradictoires, tout en veillant à ce que le patrimoine portuaire ne soit pas relégué au second plan dans la course à la modernisation.

Lisbonne, quant à elle, se distingue par ses efforts pour réutiliser les infrastructures portuaires désaffectées, contribuant ainsi à redynamiser la ville tout en préservant une part de son passé industriel. Cependant, cette approche soulève également des questions sur la durabilité de ces projets, notamment en termes de préservation de l'authenticité du paysage industriel face à des transformations qui pourraient en altérer la nature.

Enfin, Yokohama illustre une vision pragmatique de la gestion du paysage industriel, où l'innovation et la technologie jouent un rôle clé dans la préservation des éléments historiques tout en permettant une adaptation aux besoins contemporains. Le défi ici réside dans l'équilibre entre

l'intégration des nouvelles technologies et la conservation du patrimoine, afin de maintenir une continuité historique sans freiner l'évolution nécessaire des infrastructures portuaires.

Ces études de cas montrent que la gestion du paysage industriel dans les zones portuaires est un exercice délicat, nécessitant une approche nuancée qui tienne compte des spécificités locales tout en intégrant les dynamiques globales. Préserver ce qui est en constante évolution implique non seulement de protéger les structures physiques, mais aussi de maintenir le lien entre la ville et son port, garantissant ainsi une continuité culturelle et historique. Les villes portuaires qui parviennent à équilibrer ces éléments démontrent que la modernisation et la conservation ne sont pas nécessairement incompatibles, mais nécessitent une planification soignée et une volonté politique forte pour concilier les besoins du présent avec le respect du passé.

Ce mémoire a montré que les paysages portuaires, bien que différents en termes de techniques, d'esthétique, d'influences et de besoins, ont des caractéristiques fondamentales des grandes villes portuaires du monde entier. Ces paysages sont intrinsèquement liés à l'émergence et au développement économique de ces villes, sous l'effet de facteurs physiques et géographiques tels que la profondeur des eaux, la protection offerte par les baies et les golfes, et la facilité d'accès à l'arrière-pays. En se développant, les villes portuaires ont consolidé leur identité en créant des cultures portuaires et maritimes uniques, toujours présentes aujourd'hui et influençant la perception du paysage urbain et du paysage portuaire par leurs habitants.

Le parcours historique des ports et de leurs structures physiques, depuis l'origine des villes portuaires jusqu'aux zones portuaires contemporaines, a laissé des vestiges archéologiques, architecturaux, urbains et paysagers encore visibles aujourd'hui. Ces éléments font la richesse et la diversité du patrimoine portuaire, qui nécessite une attention constante et une adaptation aux nouvelles exigences urbaines. Les activités portuaires et les transformations urbaines sur les fronts de mer sont constantes, en raison de la nature dynamique et pertinente de ces zones dans les villes. Étant donné leur nature même, les ports sont des espaces en constante évolution, que ce soit en raison de la nécessité d'adapter leurs activités aux circonstances historiques locales et mondiales, des interactions avec les activités urbaines ou du développement de nouvelles techniques portuaires, maritimes et logistiques, qui nécessitent de nouvelles installations, des expansions ou des réductions de l'espace portuaire et ont donc un impact direct sur les paysages portuaires et urbains.

Le processus d'industrialisation, qui a touché toutes les villes-port actives aux XXe et XXIe siècles, a eu un impact profond sur la transformation technique et logistique des ports. Il a même exigé des changements physiques significatifs de leurs structures et de leurs zones portuaires. Ces

changements étaient nécessaires pour que les villes-port puissent s'intégrer dans la dynamique du colonialisme, puis du capitalisme mondial. Au cours de ce processus, l'architecture, les infrastructures techniques, les machines, les moyens de transport et les formes urbaines ont été construits selon différents styles architecturaux et influences culturelles, tant locales qu'internationales. La diffusion des connaissances et des techniques a permis à des régions du monde entier de développer des ports uniques, avec une architecture représentative des villes-port et des formes urbaines qui ont favorisé, ou non, les interactions et les distinctions nécessaires entre les activités portuaires et le reste de la ville. Ces éléments, ainsi que les vestiges antiques, médiévaux et modernes, constituent le patrimoine des ports. Cependant, les structures portuaires résultant du processus d'industrialisation des XXe et XXIe siècles sont, pour la plupart, des vestiges historiques plus récents et mieux préservés que les vestiges archéologiques plus anciens. Même si ces structures ne sont plus actives, elles continuent d'avoir un impact direct sur la gestion urbaine des zones portuaires.

Les paysages du front de l'eau sont des espaces privilégiés et, dans les villes-port, la présence du patrimoine portuaire rend ces sites attrayants pour la mise en œuvre de grands projets urbains, qui promettent des retours sur investissement élevés par rapport à d'autres zones urbaines. L'essor du transport conteneurisé a considérablement intensifié cette dynamique, entraînant l'abandon de grandes infrastructures portuaires industrielles, la délocalisation des ports et des activités économiques vers d'autres villes ou régions non traditionnellement portuaires. Cette situation a créé un certain vide et un déplacement de la culture maritime et portuaire de ces villes. Les projets de transformation urbaine apparaissent alors comme des solutions pour réutiliser ces structures abandonnées, qui occupent de vastes espaces urbains privilégiés par leur emplacement sur le front de mer, leurs accès urbains consolidés et les relations de connexion et de séparation entre le port, les zones portuaires et les villes. Ces projets transforment définitivement le paysage portuaire. L'utilisation du patrimoine portuaire, en particulier des vestiges industriels parce qu'ils sont plus récents et encore physiquement présents, est devenue une cible centrale des projets de transformation urbaine dans les villes-port du monde entier. Le discours sur la préservation et la conservation de ce patrimoine culturel est un élément important de ces projets, permettant de préserver le patrimoine industriel des ports et leur paysage tout en poursuivant le processus constant de transformation de ces paysages industriels.

La mémoire des zones portuaires, imprégnée d'une riche histoire technique et industrielle, se trouve aujourd'hui à un carrefour entre développement économique, stigmatisation sociale et

efforts de régénération urbaine. Les études de cas de Rio de Janeiro, Le Havre, Gênes, Lisbonne et Yokohama illustrent les défis et les opportunités associés à la préservation de ce patrimoine, tout en répondant aux exigences contemporaines de transformation urbaine.

À Rio de Janeiro, la zone portuaire, autrefois un centre névralgique de l'économie maritime, a connu un déclin significatif, entraînant une stigmatisation sociale marquée par l'abandon et la dégradation des infrastructures. Le projet « *Porto Maravilha* », qui visait à revitaliser cette zone, a certes permis de redynamiser l'espace urbain, mais au prix d'une certaine érosion de la mémoire industrielle du lieu. En cherchant à moderniser la zone, les transformations ont occulté une partie de son passé industriel, illustrant la tension entre la nécessité de développement et la préservation du patrimoine et du paysage industriel portuaire.

La ville du Havre, en revanche, a su conjuguer mémoire et modernité. Classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, la ville a intégré son passé portuaire dans un processus de régénération urbaine qui valorise autant l'héritage industriel que les nouvelles infrastructures. Ici, la mémoire de la zone portuaire n'est pas simplement conservée, elle est activement intégrée dans le tissu urbain contemporain, ce qui permet de maintenir un lien fort avec l'histoire industrielle tout en soutenant le développement économique.

À Gênes, la mémoire portuaire est menacée par les pressions exercées par les acteurs financiers et les projets de modernisation. La ville, qui doit se réinventer économiquement, ne valorise pas suffisamment son patrimoine culturel et industriel. La stigmatisation des quartiers portuaires et le risque de gentrification créent un environnement où la mémoire du lieu est vulnérable aux dynamiques de marché, ce qui pose la question de la durabilité de ces transformations dans la préservation de l'identité locale.

Lisbonne offre un autre exemple de cette tension, avec des efforts pour réhabiliter et réutiliser les infrastructures portuaires désaffectées. Ces projets de régénération visent à combattre la stigmatisation des zones portuaires tout en redynamisant ces espaces. Toutefois, cette démarche peut parfois altérer la mémoire industrielle du lieu, en transformant radicalement les espaces autrefois industriels pour des usages touristiques ou résidentiels, diluant ainsi l'authenticité historique.

Enfin, Yokohama présente un modèle où l'innovation technique se met au service de la mémoire portuaire. La ville a su intégrer les avancées technologiques dans un processus de régénération qui respecte et met en valeur son patrimoine industriel. La mémoire industrielle de la zone portuaire y

est préservée à la fois en tant que vestige du passé et comme atout pour l'avenir, renforçant l'identité urbaine tout en s'adaptant aux exigences du développement moderne.

Ces exemples montrent que la mémoire des zones portuaires est constamment en négociation entre préservation et développement. Alors que certaines villes parviennent à régénérer leurs espaces tout en honorant leur passé industriel, d'autres peinent à concilier ces deux aspects, risquant de perdre une partie essentielle de leur identité. La stigmatisation des zones portuaires peut être surmontée par des projets de régénération sensibles à l'histoire locale, mais cela exige une vision équilibrée qui respecte la mémoire tout en favorisant l'innovation. Ce défi, complexe mais crucial, révèle que la mémoire portuaire, lorsqu'elle est bien gérée, peut devenir un puissant moteur de renouveau urbain et enrichir le présent par un lien vivant avec le passé portuaire et industriel.

BIBLIOGRAPHIE

Abram Joseph, *Aux origines de l'Atelier du Havre, in Villes reconstruites : du dessin au destin*, L'Harmattan, **1994**.

Abreu Maurício, *A evolução urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IPLANRIO, Zahar, **1997**.

Andrade Vanessa de Araújo, « O porto da memória: Cais do Valongo, região portuária do Rio de Janeiro e a memória da escravidão nas reformas Pereira Passos e olímpica », mémoire de maîtrise en sciences sociales, Université fédérale de Rio de Janeiro, **2020**, p. 173.

Andreatta Verena, *Atlas Andreatta: Atlas dos planos urbanísticos do Rio de Janeiro de Beaurepaire Roban ao Plano Estratégico*, Rio de Janeiro, Viver Cidades, **2020**.

Andreatta Verena, « O engenheiro Pereira Passos » dans *Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*, Mauad, Rio de Janeiro, **2006**.

Aouissi Khalil Bachir, **Madani** Said, **Hein** Carola, **Benacer** Hamza. « Morphological approach for the typological classification of waterfront revitalization », *Journal of the Geographical Institute Jovan Cvijić SASA*, n. 73, vol. 1, **2023**, p. 109-122, mis en ligne le 20 avril 2020, consulté le 21 juillet 2023, DOI : <https://doi.org/10.2298/IJGI2301109A>.

Arjomand Kermani Azadeh, **van der Toorn Vrijthoff** Wout, **Salek** Arash. « The Impact of Planning Reform on Water-Related Heritage Values and on Recalling Collective Maritime Identity of Port Cities : The Case of Rotterdam », dans **Hein** Carola (ed.), *Adaptive Strategies for Water Heritage : Past, Present and Future*, **2020**, p. 345-361, DOI : https://doi.org/10.1007/978-3-030-00268-8_18.

Azevedo André Nunes, « A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração conservadora », *Tempos Históricos*, v. 19, n. 2, **2016**, p. 151–183, mise en ligne le 18 février 2016, consulte le 14 juillet 2024. URL : <https://e-revista.unioeste.br/index.php/tempohistoricos/article/view/12480>. DOI : 10.36449/rth.v19i2.12480.

Basu Dilip K. (eds.), *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia*, Berkeley, University Press of America; Center for South and Southeast Asia Studies, **1985**, p. 297.

Bayoumi Hala, **Bennafla** Karine, « The Canal Towns: Port Said, Ismailia, Suez » dans **Bayoumi** Hala, **Bennafla** Karine (éds.), *An Atlas of Contemporary Egypt*, CNRS Éditions, **2023**, p. 98-99.

Barreto Lara Scanapieco, « O Patrimônio Cultural Urbano e Paisagístico no Subúrbio Carioca : APAC Marechal Hermes (2013) », mémoire de maîtrise en urbanisme, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, **2021**.

Braunstein Philippe. « Chapitre III. Le Fondaco dei Tedeschi ou le poumon de Venise » dans *Les Allemands à Venise 1380-1520*, Publications de l'École française de Rome, **2016**, p. 75-199, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.efr.38137>.

Britannica The Editors of Encyclopaedia, « Harris Treaty » dans **Encyclopedia Britannica**, dernière mise à jour le 22 juillet. 2024, consulté le 2 août 2024, URL : <https://www.britannica.com/event/Harris-Treaty>.

Breen Ann, **Rigby**, Dick, *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, London, Thames and Hudson, 1996.

Borde Andréa Lacerda Pessoa, « Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas », thèse de doctorat, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

Buchanan, R. A. « The origins of industrial archaeology » dans **Cossons**, Neil (ed.), *Perspectives on Industrial Archeology*, Londres, Science Museum, 2000, p. 18-38.

Canepa Elisabetta, **Moretti** Beatrice, « La città portuale: Nuove tracce per la ricerca contemporanea /The Port City: New Approaches to Contemporary Research », *Territorio*, n. 95, 2020, p. 178–181.

Carlos Cláudio Antônio Santos Lima, « Um olhar crítico sobre a área portuária do Rio de Janeiro », *Bitacora*, Bogotá, v. 17, n. 2, 2010, p. 23-54, URL : <https://portomaravilhaparaquem.wordpress.com/2012/05/06/uma-olhar-critico-a-zona-portuaria-do-rio-de-janeiro/>.

Carlos Cláudio Antônio Santos Lima, « Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APAC): da idealização à banalização do patrimônio cultural », thèse de doctorat en urbanisme, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

Castriota Leonardo Barci, *Patrimônio Cultural: conceitos, políticas e instrumentos*, Belo Horizonte, IEDS, 2009.

Clapier Alexandre, « Le dock ou les risques du monopole » dans **Roncayolo** Marcel, *L'imaginaire de Marseille*, ENS Éditions, 2014. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.enseditions.370>.

Castells Manuel, *The rise of the network society. The information age : economy, society, and culture*, Oxford, Blackwell, 1996 *apud*. Jacobs et al (2010).

Choay Françoise, *A alegoria do patrimônio*, São Paulo, Estação Liberdade/UNESP, 2006.

Cocco Giuseppe, **Silva** Geraldo, *Cidades e Portos – os espaços da globalização*, DP&A, Rio de Janeiro, 1999, p. 274.

Colletta Teresa, « Arsenali marittimi e città portuali del Mediterraneo medievale. Gli arsenali di Napoli, metropoli portuale del Trecento », *Convivium*, vol. 10, n. 1, 2023, p. 68-85. DOI : <https://doi.org/10.1484/J.CONVI.5.135226>.

Conseil de l'Europe, « La Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage (STE n° 176), tel qu'amendée par le Protocol de 2016 (STCE n° 219), a pour objet de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages et d'organiser la coopération entre les Parties », 2000.

Disponible sur : < <https://www.coe.int/fr/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treatynum=176> >

Cunha Ferreira Teresa, **Rey-Pérez** Julia, **Pereira Roders** Ana, **Tarrafa Silva** Ana, **Coimbra Isabel**, & **Breda Vazquez** Isabel. « The Historic Urban Landscape Approach and the Governance of World Heritage in Urban Contexts: Reflections from Three European Cities », *Land*, n. 12, vol. 5, 2023, article 1020, DOI: <https://doi.org/10.3390/land12051020>.

Cruz Maria Cecília Velasco, « O Porto do Rio de Janeiro no século XIX : Uma realidade muitas facetas », *Revista Tempo*, Niterói, n. 8, août 1999.

Cury Vânia Maria, *Do Rio para Brasília : Mitos sobre a mudança da capital*, Baraúna, São Paulo, 2012, p. 276.

Dai Tianchen, **Hein** Carola, **Baciu** Dan, « Heritage Words: Exploring Port City Terms ». *European Journal of Creative Practices in Cities and Landscapes (CPCL)*, n. 4, vol. 2, 2021, p. 36-59.

Dictionnaire Larousse Langue Française, consulté en ligne le 20 mai 2024. Disponible sur : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/port/62676#definition>.

Di Virgilio Maria Mercedes, (2020). « Gentrification Processes in the City of Buenos Aires: New Features and Old Tendencies » dans **Krase** Jerome, **DeSena** Judith (eds), *Gentrification around the World, Volume II*, Palgrave Studies in Urban Anthropology, Palgrave Macmillan, 2020, p. 243-265.

Duarte Cristóvão, « Lapa: abrigo e refúgio da cultura popular carioca », *XIII ANPUR ENANPUR*, Florianópolis, 2009.

Duarte Cristóvão, « Requalificação das áreas pericentrais no Rio de Janeiro: ameaça ou campo aberto de possibilidades? », *III ENANPARQ*, São Paulo, 2014.

Del-Rio Vicente Eduardo, « Desenho urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro : a contribuição do estudo da percepção ambiental », thèse de doctorat en architecture, Université de São Paulo, São Paulo, 1991.

Ducruet César, « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo: European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 03 octobre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/17332> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.17332>.

Ducruet César, « Port specialization and connectivity in the global maritime network », *Maritime Policy & Management*, n. 49, vol. 1, p. 1–17, mis en ligne le 30 octobre 2020, consulté le 03 avril 2023. URL : <https://www.tandfonline.com/doi/citedby/10.1080/03088839.2020.1840640?scroll=top&needAccess=true> DOI: 10.1080/03088839.2020.1840640.

Ferreira Dos Santos, Carlos Nelson, « Preservar não é tomar, renovar não é pôr tudo abaixo », *Revista Projeto*, n. 86, avril 1986.

França José Augusto, *Lisboa : urbanismo e arquitectura*, Lisboa, Livros Horizonte, **1997**.

Frémont Antoine, « Les réseaux maritimes conteneurisés : épine dorsale de la mondialisation », *Festival international de Géographie : lieux visibles, réseaux invisibles*, Saint-Dié, INRETS, **2005**, p. 22, URL : <https://hal.science/hal-02124201>.

Fröbel Folker, **Heinrichs** Jürgen, **Kreye** Otto, *The new international division of labour*, Cambridge, Cambridge University Press, **1980** *apud. Jacobs et al (2010)*.

Fonseca Maria Cecília Londres, « O patrimônio em processo: trajetória da preservação da política federal de preservação no Brasil », Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, **2009**.

Fusaro Maria, **Polónia** Amelia, *Maritime History as Global History*, Liverpool University Press, **2010**, DOI : <https://doi.org/10.2307/j.ctt21pxjhv>.

Galiza Helena Rosa dos Santos, « Reabilitação de áreas centrais sem gentrificação », thèse de doctorat en urbanisme, Université fédérale de Rio de Janeiro, **2015**.

Guerreiro João, « Política cultural na área portuária do Rio de Janeiro : novos atores e um novo gestor », *V Seminário Internacional – Políticas Culturais Anais*, Rio de Janeiro, **2014**.

Hein Carola. « The Port Cityscape: Spatial and Institutional Approaches to Port City Relationships », *PORTUSplus*, n. 8, mis en ligne le 19 décembre **2019**, consulté le 16 avril 2024. URL : <https://portusplus.org/index.php/pp/article/view/190>.

Hein Carola, « Toward a Research and Action Agenda on Water and Heritage? A First Attempt at Refining Terminologies, Concepts and Priorities », *Blue Papers*, n. 2 (1), **2023**, p. 22-33, article 2.

Hein Carola, « Port Cityscapes : Conference and Research Contributions on Port Cities », *Planning Perspectives*, n. 31, vol. 2, mise en ligne le 2 mars **2016**, consulté le 13 avril 2024. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/02665433.2015.1119714>, DOI: <https://doi.org/10.1080/02665433.2015.1119714>.

Hein Carola, « Japanese Cities in Global Context », *Journal of Urban History*, vol. 42, n. 3, **2016b**, p. 463-476.

Hein Carola, « Port Cities and Urban Waterfronts : How Localized Planning Ignores Water as a Connector », *WIRES Water*, vol.3, n. 3, mise en ligne le 17 mars **2016c**, consulté le 14 avril 2024, p. 419–38. URL : <https://wires.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/wat2.1141>, DOI : <https://doi.org/10.1002/wat2.1141>.

Hein Carola, *Port Cities: Dynamic Landscape and Global Networks*, New York, Routledge, **2011**.

Hein Carola, « Port Cityscapes – A networked analysis of the built environment » dans **Hein** Carola, *Port Cities: Dynamic Landscape and Global Networks*, New York, Routledge, **2011**, p. 1–23.

Holzer Werther, « Paisagem Imaginário e Identidade: alternativas para o estudo geográfico » dans **Rosendahl** Zeny, **Corrêa**, Roberto Lobato (orgs.), *Manifestações da Cultura no Espaço*, Rio de Janeiro, Eduerj, **1999**, p.149-168.

Hoyle Brian, « Global and Local Change on the Port-City Waterfront », *Geographical Review*, vol. 90, n.3, 2000, p. 395–417. DOI : <https://doi.org/10.2307/3250860>.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil), « Cais do Valongo – Rio de Janeiro (RJ) ». Disponible sur : <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1605/>, consulté le 15 juillet 2024.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil), « Cais do Valongo – Rio de Janeiro (RJ) ». Disponible sur : <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1605/>, consulté le 15 juillet 2024.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil), « Decreto-lei 25/1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional », **1937**. Disponible sur : http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_25_de_30_11_1937.pdf.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil), « Centro Histórico de Ouro Preto (MG) ». Disponible sur : <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/30>.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil), « Portaria n°. 127 de 30/04/2009. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira », **2009**. Disponible sur : <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/899/>.

Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, (Rio de Janeiro), *Guia das APACs: SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo)*, entorno do Mosteiro de São Bento, n. 1, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, ano 2, n. 1, **2012**, p. 26.

Jacobs Wouter, **Ducruet** César, **W. de Langen** Peter. « Integrating world cities into production networks : The case of port cities », *Global Networks*, n. 10, vol. 1, **2010**, p. 92-113. URL : <https://shs.hal.science/halshs-00459509>.

Jansen Maurice, **Hein** Carola, « Port city symbiosis: introduction to the special issue », *Maritime Economics and Logistics*, vol. 25, **2023**, p. 211-229, mis en ligne le 13 mars 2023, consulté le 16 avril 2024, DOI : <https://doi.org/10.1057/s41278-023-00257-x>.

Janssen Joks, **Luiten** Eric, **Rees** Hans, & **Stegmeijer** Eva. « Heritage as sector, factor and vector: conceptualizing the shifting relationship between heritage management and spatial planning », *European Planning Studies*, n. 25, vol. 9, **2017**, p. 1654-1672, DOI: <https://doi.org/10.1080/09654313.2017.1329410>.

Kosok, Lisa, « Pleasurescapes on the Edge: Performing Modernity on Urban Waterfronts (1880-1960) », *Journal of Urban History*, n. 48, vol. 6, **2022**, p. 1199-1210. DOI: <https://doi.org/10.1177/00961442221089860>.

Kühl Beatriz Mugayar, *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*, Cotia, Ateliê Editorial, **2008**.

Lamarão Sérgio Tadeu Niemeyer, *Dos Trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Secretaria Municipal das Culturas, Rio de Janeiro, **2006**.

Lemonnier-Mercier Aline, *Les Embellissements du Havre au XVIIIe siècle : projets, réalisations, 1719-1830*, Presses universitaires de Rouen et du Havre, **2013**, p. 304. URL : <https://doi.org/10.4000/books.purh.5388>

Lombardini Giampiero, **Moretti** Beatrice, **Pitanti** Matilde. « The Role of the Public Municipality in Urban Regeneration: the Case of Genoa », *Real Corp 2021: Cities 20.50 Creating Habitats for the 3rd Millennium*, Vienna, Austria, **2023**, p. 919 – 932. URL : chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://archive.corp.at/cdrom2021/papers2021/CORP2021_71.pdf.

Ma Scott, « A lesson in port citizenship: Regimes of historicity in maritime museums in Yokohama, Japan, 1961-2022 », *História Da Historiografia* [En ligne], vol. 16, n. 41, **2023**, mise en ligne le 13 mai 2024, consulté le 12 juillet 2024, DOI : <https://doi.org/10.15848/hh.v16i41.2091>.

Malon Claude, (2006), *Le Havre colonial de 1880 à 1960* », Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2006, pp. 680. URL : <https://doi.org/10.4000/books.purh.7177>

Malon Claude, *Occupation, épuration, reconstruction : le monde de l'entreprise au Havre (1940-1950)*, Presses universitaires de Rouen et du Havre, **2013**, p. 425. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.purh.5414>.

Mairie du Havre (France), « Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Havre de 19/12/2019 », consulté le 12 janvier 2023. Disponible sur : <https://www.lehavreseinemetropole.fr/amonservice/plan-local-durbanisme-plu-et-reglement-local-de-publicite-rlp>.

Mairie du Havre (France), « Dossier de présentation du Projet d'aménagement du « Grand Quai » », **2016**, consulté le 12 janvier 2023. Disponible sur : <https://www.lehavre.fr/ma-ville/la-renaissance-du-grand-quai>.

Mairie du Havre (France), « La renaissance du Grand Quai », **2022**, consulté le 12 janvier 2023, disponible sur : <https://www.lehavre.fr/ma-ville/la-renaissance-du-grand-quai>.

Mairie du Havre (France), « Dossier de présentation du Projet d'aménagement du « Grand Quai » », **2016**, consulté le 12 janvier 2023, disponible sur : <https://www.lehavre.fr/ma-ville/la-renaissance-du-grand-quai>.

Menezes Ulpiano Bezerra, « A paisagem como fato cultural » dans **Yazigi** Eduardo (org.), *Turismo e paisagem*, São Paulo, Contexto, **2002**.

Mitin Ivan. « Constructing urban cultural landscapes & living in the palimpsests: a case of Moscow city (Russia) distant residential areas », *Belgeo* [Online], n. 4, mis en ligne le 5 novembre

2018, consulté le 15 juin 2024. URL : <https://journals.openedition.org/belgeo/28126>, DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.28126>.

Monié Frédéric, Vasconcelos Flavia Nico, « Evolução das relações entre cidades e portos : entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação », *Confins* [Online], mis en ligne le 18 juin 2012, consulté le 06 mars 2024. URL : <http://journals.openedition.org/confins/7685>, DOI : <https://doi.org/10.4000/confins.7685>.

Monié Frédéric, Vidal, Soraia Maria, « Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva », *Porto e Meio ambiente, Revista de Administração Pública*, vol. 40, n. 6, 2006, p. 975-995. DOI : 10.1590/S0034-76122006000600003.

Moretti Beatrice, *Beyond the Port City. The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Berlin, Jovis Verlag, 2020.

Musset Alain, Brustlein-Waniez Violette. (éds.), « Dossier documentaire : le canal de Panama » dans *Les littoraux latino-américains : Terres à découvrir*, Éditions de l'IHEAL, 1998, p. 114-116, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.iheal.2833>.

Musso Enrico, Ghiara Hilda, « Reshaping the economic landscape of port cities » dans **Alemaný Joan, Bruttomesso Rinio** (eds.), *The port city of the 21st century. New challenges in the relationship between port and city*, Rete, Venice, 2011, p. 87–101.

Nabais António José Castanheira Maia, Ramos Paulo Oliveira, *100 anos do porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1987.

Pagés Sánchez José Manuel, Daamen Tom, « Using Heritage to Develop Sustainable Port–City Relationships: Lisbon’s Shift from Object-Based to Landscape Approaches » dans **Hein Carola** (eds.), *Adaptive Strategies for Water Heritage*, Springer, 2020, p. 382-399. DOI : https://doi.org/10.1007/978-3-030-00268-8_20

Pagés Sánchez, José Manuel. « Developing Sustainable Port-City Relationships in Europe : An Institutionalist Analysis of Waterfront Projects Governance in Lisbon », thèse de doctorat, Hafencity Universität Hamburg, 2019, p. 302.

Pagés Sánchez, José Manuel, « Evolution of Lisbon’s Port-City relation : from the earthquake of 1755 to the port plan of 1887 », *PORTUSplus* [En ligne], vol. VII, n.7, mise en ligne le 29 décembre 2017, consulté le 16 février 2024. URL : <https://portusplus.org/index.php/pp/article/view/159>.

Pereira Margareth, (2014). « Subúrbio (português brasileiro) » dans **Topalov Christian, Bresciani Stella, Lille Laurent Coudroy de, Rivière D’arc Hélène** (orgs.), *A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades*, São Paulo, Romano Guerra, 2014, p. 619 -630.

Pereira do Nascimento, B. « Reestruturação espacial na Zona Portuária do Rio de Janeiro: gentrificação e coesão espacial », mémoire de maîtrise en géographie, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017, p. 210.

Pesavento Sandra Jatahy, « Cortiço (português brasileiro) » dans **Topalov** Christian, **Bresciani** Stella, **Lille** Laurent Coudroy de, **Rivière D'arc** Hélène (orgs.), *A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades*, São Paulo, Romano Guerra, **2014**, p. 281 -289.

Picard Christophe, « Les arsenaux musulmans de la Méditerranée et de l'océan Atlantique (VIIe-XVe siècle) », dans **Coulon** Damien *et al*, *Chemins d'outre-mer : Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Éditions de la Sorbonne, Paris, **2004**, p. 691-710. URL : <https://10.4000/books.psorbonne.3997>.

Pinto Juliana Lopes, « O Porto Maravilha: antigas repetições e novos desafios na revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro », monographie de l'école polytechnique spécialisée en ingénierie urbaine, Université fédérale de Rio de Janeiro, **2012**.

Pintossi Nadia, **Ikiz Kaya** Deniz, **van Wesemael** Pieter, **Pereira Roders** Ana, « Challenges of cultural heritage adaptive reuse: A stakeholders-based comparative study in three European cities », *Habitat International*, n. 136, **2023**, article 102807, DOI : <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2023.102807>.

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (Brésil), « Lei Complementar Nº 101 de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências ». Source : Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, disponible sur : <https://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/RelacaoDocumentos.asp?selTipoAto=6&selEsfera=&txtNumAto=101&txtDataAto=&TipoConsulta=ATO>.

Prefeitura da Cidade do Rio De Janeiro (Brésil), « Decreto 4.141 de 14/07/1983. Aprova o PA 10290 e o PAL 38871 e fixa os limites da área abrangida pelo Corredor Cultural », **1983**. Disponible sur : <https://www.rio.rj.gov.br/web/irph/apac>.

Prefeitura da Cidade do Rio De Janeiro (Brésil), « Lei Nº 506 de 17/01/1984. Cria a Zona Especial do Corredor Cultural, de preservação paisagística e ambiental do Centro da Cidade, dispõe sobre o Tombamento de bens imóveis na Área de Entorno, e dá outras providências », **1984**. Disponible sur : <https://www.rio.rj.gov.br/web/irph/apac>.

Prefeitura da Cidade do Rio De Janeiro (Brésil), « Lei Nº 1.139 de 16/12/1987. Dispõe sobre a Preservação de Bens Imóveis da Zona Especial do Corredor Cultural e de Sua Área de Entorno, e dá Outras Providências », **1987**. Disponible sur : <https://www.rio.rj.gov.br/web/irph/apac>.

Ramos Sílvia Alexandra « Rio de Janeiro e seus portos : portos na cidade ou cidade como porto virtual ? », mémoire de maîtrise en aménagement du territoire, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, **2003**.

Rêgo Cabral Natércia, « Governability and sustainability. Redevelopment of the waterfront in Lisbon » dans **Alemanly** Joan, **Bruttomesso** Rinio (eds.), *The port city of the 21st century. New challenges in the relationship between port and city*, Rete, Venice, **2011**, p. 232-249.

Ribeiro Rafael Winter, « Paisagem (verbete) » dans **Grieco** Bettina ; **Teixeira** Luciana ; **Thompson** Analucia. (orgs.), *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*, ed. 2, **2016**, Rio de Janeiro,

Brasília, IPHAN/DAF/Copedoc. URL :
<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/92/paisagem>.

Rix Michael, « Industrial Archaeology », *The Amateur Historian*, vol. 2, n. 8, 1955.

Santana Nara Maria Carlos de, « Modernity, patrimony policies: the ‘Cultural Corridor’ in Rio de Janeiro », *Journal of Historical Archaeology & Anthropological Sciences*, vol. 3, n. 3, publié le 6 juin 2018, p. 449-454, DOI : 10.15406/jhaas.2018.03.00117, URL : <https://medcraveonline.com/JHAAS/modernity-patrimony-policies-the-39cultural-corridor39-in-rio-de-janeiro.html>.

Santos Joaquim, « Os lugares de Inhaúma e Irajá na formação do subúrbio carioca » dans **Santos** Joaquim, **Mattoso** Rafael, **Guilhon** Teresa (orgs.), *Diálogos suburbanos: identidades e lugares na construção da cidade*, Mórula, Rio de Janeiro, 2019, p. 15-38.

Sauer Carl, « A morfologia da paisagem » (traduction en portugais brésilien), dans **Rosendahl** Zeny, **Corrêa** Roberto Lobato (orgs.), *Manifestações da Cultura no Espaço*, Rio de Janeiro, Eduerj, 1999 [1988], p. 12-73.

Scifoni Simone, « Paisagem cultural (verbete) », dans **Grieco** Bettina ; **Teixeira** Luciana ; Thompson Analucia. (orgs.), *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*, ed. 2, 2016, Rio de Janeiro, Brasília, IPHAN/DAF/Copedoc. URL : <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/82/paisagem-cultural>.

Schubert Dirk « Waterfront Revitalizations – From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg » dans **Desfor** Gene, **Laidley** Jennefer, **Stevens** Quentin, **Schubert** Dirk, *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, New York, Routledge, 2001.

Senado Federal (Brésil), « Plenário aprova projeto que muda nome do Porto de Sepetiba », publié le 09 novembre 2005. Source : Agência Senado. Disponible sur : <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2005/11/09/plenario-aprova-projeto-que-muda-nome-do-porto-de-sepetiba>.

Sézérat Laurine, « Contestar apesar de si, em si e para si: O habitar frente à ‘revitalização’ dos bairros centro-portuários. Rio de Janeiro e Marselha », thèse de doctorat, Université fédérale de Rio de Janeiro et Université Paris 8, en cotutelle, 2020, p. 448.

Silva Vivian Santos da, « Imperativo de fluidez, redes logísticas e dinâmicas espaciais. A reestruturação da hinterlândia do porto do Rio de Janeiro », mémoire de maîtrise en géographie, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

Silva Miguel Ângelo Soares Pinto da, « Patrimônio industrial em Portugal : inclusão do passado em projectos contemporâneos », thèse de doctorat en architecture, Université Lusíada de Lisbonne, 2012, URL : <http://repositorio.ulusiada.pt/handle/11067/78>.

Stone Peter, *The History of the Port of London: A Vast Emporium of All Nations*, Barnsley, South Yorkshire, Pen & Sword History, 2017.

Taguchi Toshio, « The port city of Yokohama: Its history of requisition by foreign occupation forces and redevelopment in the aftermath due to citizen–local government collaboration », *International Planning History Society Proceedings*, vol. 20, n. 1, **2024**, p. 609–624. DOI: <https://doi.org/10.7480/iph.2024.1.7598>.

Takamatsu Toru & **Hosokawa** Yasushi, « WAVE. The Development of Port Cities in Japan » dans **Alemanly** Joan, **Bruttomesso** Rinio (eds.), *The port city of the 21st century. New challenges in the relationship between port and city*, Rete, Venice, **2011**, p. 261–271.

Teixeira Eduardo Tomazine, « A antítese da reforma urbana e sua atualização na Operação Consorciada Porto Maravilha Rio de Janeiro », thèse de doctorat en géographie, Université fédérale de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, **2018**, p. 288.

Torelly Luís Philippe, « Notas sobre a evolução do conceito de patrimônio cultural », *Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável*, Belo Horizonte, v. 5, n. 2, **2012**.

Tricart Jean, « Paisagem e ecologia », *Inter-fácies Escritos e Documentos*, n. 76, **1982**, Rio Claro, Unesp, p. 1-55.

Unesco, « Site archéologique du quai de Valongo ». Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/list/1548>, consulté le 15 juillet **2024**.

Unesco, « Annex 3 on the cultural landscape categories » dans « Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention », **2005**. Disponible sur : <http://whc.unesco.org/en/guidelines/>.

Unesco. « Operational Guidelines for the implementation of The World Heritage Convention ». Paris, **2008**. Disponible sur : whc.unesco.org/archive/opguide08-pt.pdf.

Unesco, « Dossier de candidature du *Rio de Janeiro, paysages cariocas entre la montagne et la mer* à la liste du patrimoine mondial de l'Humanité d'UNESCO », **2012**. Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/list/1100/>.

Unesco, « Dossier de candidature du centre reconstruit *Le Havre par Auguste Perret* à la liste du patrimoine mondial de l'Humanité d'UNESCO », **2005**. Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/list/1181/>.

Unesco, « Dossier de candidature du centre reconstruit *Le Havre par Auguste Perret* à la liste du patrimoine mondial de l'Humanité d'UNESCO », **2005**. Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/list/1181/>.

Unesco, 2017. « Listes indicatives : Historical Lisbon, Global City », **2017**. Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/listesindicatives/6208/>.

Valladares Licia, « Favela (português brasileiro) » dans **Topalov** Christian, **Bresciani** Stella, **Lille** Laurent Coudroy de, **Rivière D'arc** Hélène (orgs.), *A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades*, São Paulo, Romano Guerra, **2014**, p. 327 -339.

Wajsenzon Márcia Dias, « Paisagem cultural versus Porto Maravilha », thèse de doctorat en urbanisme, Université fédérale de Rio de Janeiro, **2015**, p. 269.

Weissheimer Maria Regina, « Paisagem cultural brasileira: do conceito à prática », *Fórum Patrimônio : Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável*, Belo Horizonte, vol. 5, n. 2, **2012**, p. 1-17.