

Claude Prelorenzo

## La ville portuaire, un nouveau regard Évolutions et mutations

---

### Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

**revues.org**

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

---

### Référence électronique

Claude Prelorenzo, « La ville portuaire, un nouveau regard », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 39 | 2011, mis en ligne le 30 juin 2012, consulté le 02 janvier 2015. URL : <http://rives.revues.org/4036>

Éditeur : TELEMME (UMR 6570)

<http://rives.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur : <http://rives.revues.org/4036>

Ce document est le fac-similé de l'édition papier.

© Tous droits réservés

# La ville portuaire, un nouveau regard

## Évolutions et mutations

Claude PRELORENZO et Rachel RODRIGUES-MALTA (1998)

Claude Prelorenzo, Laboratoire « Infrastructures, Architecture, Territoire », Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Malaquais

---

Les évolutions récentes des relations entre la ville et le port sont marquées par des mutations dans deux ordres de phénomènes : l'activité portuaire et les nouvelles stratégies urbaines. Les interactions sont nombreuses et parfois difficiles à appréhender. Il est dès lors important d'identifier clairement les intérêts et les stratégies de chacun des organismes, en particulier l'appétit des urbains pour la façade maritime et les effets technologiques de la globalisation.

---

Recent changes in the relationship between city and port have been marked by shifts in two types of phenomena: port activity and new urban dynamics. Interactions between the two are numerous but often difficult to interpret. It is therefore important to have a clear understanding of the stakes and strategies involved for the various actors, and in particular of the preference of city residents for waterfront properties and the technological impact of globalization.

Ce texte est un extrait d'un rapport de recherche intitulé « Architecture et urbanisme portuaire (France 1985-1998) », réalisé pour le compte du Plan Construction et Architecture entre 1995 et 1998, dans le cadre du laboratoire de recherche GRAI de l'École d'architecture de Versailles que je dirigeais et dont Rachel Rodrigues-Malta était membre. Notre objectif était double. D'une part, nous souhaitions situer les enjeux de la reconversion de friches portuaires aux abords des villes telle qu'elle était en train de se généraliser en France, avec un retard notable sur les pays anglo-saxons. D'autre part, nous tenions (dans la suite du texte ici présenté) valoriser l'existence d'une architecture et d'un urbanisme portuaire trop souvent considéré comme un simple lieu technique. Ce dernier aspect intéressait particulièrement Rachel en ce qu'il complétait sa connaissance jusque là plutôt centrée sur la Méditerranée. Nous avons donc multiplié les exemples de bâtis réussis, d'espaces intéressants au travers d'une enquête auprès des espaces portuaires français.

Quelles sont les causes de cet intérêt qui, soudain, investit les terre-pleins et les quais des ports français, générant enjeux et stratégies qui déterminent une partie essentielle de la vie des cités maritimes. L'évolution récente des relations de la ville et du port est marquée autant par les changements survenus dans l'activité portuaire que par les nouvelles dynamiques urbaines. Les deux phénomènes n'étant pas directement corrélés, contrairement à ce qu'une vision « fonctionnaliste » souhaiterait constater. Les interactions sont nombreuses et parfois difficiles à appréhender. La relative spécificité de chaque ordre de phénomènes rend d'ailleurs souvent difficiles les diagnostics et encore plus l'élaboration de stratégies conjointes des autorités territoriales et portuaires. Malentendus, tensions et conflits sont, dans bien des cas, le résultat d'un refus - par impérialisme ou ignorance - d'envisager la réalité comme étant elle-même constituée de contradictions, de rythmes de développements sectoriels différents, d'investissements sociaux segmentaires, un schéma complexe, chaotique et pourtant efficient qui conduit Marcel Roncayolo à parler non pas de « la » mais « des » grammaires d'une ville.<sup>1</sup>

## **LES DÉTERMINANTS PORTUAIRES ET MARITIMES**

Dans un ouvrage consacré aux relations des villes avec leur espace portuaire<sup>2</sup>, Claude Chaline identifie les bouleversements auxquels les cités maritimes sont confrontées depuis plusieurs décennies et rappelle les différents facteurs d'évolution qui ont récemment conduit à la réutilisation des espaces portuaires devenus vacants. Les révolutions technologiques des transports maritimes, les nouvelles

---

<sup>1</sup> Marcel RONCAYOLO, 1996.

<sup>2</sup> Claude CHALINE, 1994.

techniques de manutention et de stockage des marchandises, le rythme de rotation des navires, la quasi disparition du trafic des passagers sur les longues distances, la contraction de l'activité industrielle lourde et, plus encore, la délocalisation des activités maritimes vers des sites neufs pour la plupart totalement déconnectés du site originel, sont autant de facteurs qui, en se conjuguant, ont ébranlé le système de relations qui articulait depuis plusieurs siècles les espaces urbains et portuaires.

En s'adaptant aux techniques contemporaines de manutention et au gabarit toujours plus grand des navires, le port s'est ainsi progressivement détaché du centre urbain pour s'établir sur de nouveaux terrains à la périphérie de l'agglomération. C'est au début du XIX<sup>e</sup> siècle que les historiens de la ville<sup>3</sup> situent l'amorce de ce mouvement qui conduit à la généralisation du modèle du port « moderne » à l'image de Londres et Liverpool. La construction des lignes de chemin de fer, le lancement des premiers bateaux à vapeur, l'emploi de nouvelles machines, la diversification des matières premières et donc des fournisseurs, sont autant d'innovations technologiques qui favorisent le développement des industries liées à la navigation et aux marchandises livrées par le trafic maritime sur les côtes des grandes villes. Au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle s'opère le passage de la logique du dock à celle, encore plus radicale pour ce qui regarde la relation ville-port, des conteneurs et des pipe-lines. Alors que la fonction d'entrepôt décline inexorablement, se développe rapidement celle du transit rapide commandé par la logique des flux tendus. Ces mutations accélérées ont considérablement bouleversé l'équilibre de ces cités autant dans leurs composantes spatiales que leurs composantes humaines, encore très empreintes du travail portuaire. La manutention de la marchandise hors bâtiment détermine de nouveaux programmes d'urbanisme portuaire dont l'architecture paraît absente. Horizontalité, géométrie, immensité, vacuité, étirement sont autant de rythmes et de mesures qui modèlent aujourd'hui le territoire aux limites toujours provisoires des ports modernes. Tandis que le port s'est peu à peu dégagé de son enceinte originelle pour s'étendre sur les espaces vierges d'une périphérie élastique, ses rapports avec sa zone d'influence se sont complexifiés pour se composer selon diverses échelles : locale, métropolitaine ou régionale, nationale et internationale.

Se pose alors la question de la pérennité de la cohérence territoriale. L'éclatement et l'étalement spatial des activités portuaires ont effacé peu à peu l'évidence de la centralité fonctionnelle de la place au profit d'une polycentralité organisée sur des zones distinctes des pôles d'activités hautement spécialisés. Sur l'estuaire de la Loire, le port de Nantes-Saint Nazaire multiplie des terminaux spécialisés, le port de Marseille-Fos, plus que s'étendre, distribue sur le littoral et son proche arrière-pays des sites de plus en plus spécifiques. Le territoire du port, ne peut plus être

---

3 Josef KONVITZ, 1982 ; Marcel RONCAYOLO, 1990.

pensé et géré dans des catégories unitaires mais s'énonce comme un vaste réseau supporté par les mailles des infrastructures de transport qui se multiplient, se resserrent et se connectent. Ainsi, les nouvelles fonctions liées au port deviennent-elles des dynamiques qui conditionnent, non plus seulement la cité des origines, mais l'ensemble du territoire métropolitain.

Plus encore, avec les divers concepts de la logistique multimodale « porte à porte », les ports s'intègrent dans d'efficaces chaînes de transport et prolongent ainsi leurs activités et leurs responsabilités fonctionnelles au-delà même de leurs frontières métropolitaines ou régionales. L'autonomie des structures d'influence (essentiellement les stratégies des grands groupes d'armement) par rapport aux structures d'organisation de l'arrière-pays, gouverne une évolution selon laquelle le port, au départ point de rupture de charge, est devenu un des maillons d'une chaîne spécifique de transport. Apparaissent alors tout à fait déterminantes, l'existence d'un arrière-pays industriel actif, la densité des liaisons routières, ferroviaires et fluviales et, plus encore, la propension du port à offrir les meilleurs services. Les ports mis en compétition lors de la création des chaînes multimodales sont confrontés à une concurrence de réseaux, où les ruptures techniques ne sont plus tout à fait décisives. Ainsi « *le port n'est plus un élément clef de la route des marchandises. Il est choisi par des réseaux logistiques qui s'organisent à l'échelle des continents autour des armements et des grands intermédiaires. Pour eux la massification des flux est un élément essentiel de la diminution des coûts de transports* »<sup>4</sup>. Cette évolution a généré la multiplication de plates-formes multimodales et des « centres structurés de distribution » localisés à des distances variables du port maritime qui regroupent les entrepôts de plusieurs entreprises et assurent des services communs<sup>5</sup>.

## UN NOUVEL INTÉRÊT CITADIN POUR LES PORTS

Tandis que le port étend ses activités loin du site originel et que la représentation des « métiers » traditionnels de la manutention et de la navigation dans l'emploi local s'affaiblit, se manifeste un regain d'intérêt des citoyens pour les espaces et les fonctions maritimes. Il n'est guère de ville portuaire, grande ou petite, qui n'ait aujourd'hui dans ses cartons un ou des projets d'urbanisme littoral, qu'il s'agisse du linéaire portuaire, des rivages balnéaires ou des côtes naturelles.

Cet intérêt est nouveau. En effet, pendant de nombreux siècles, en Occident, le bord de l'eau a rarement été un espace recherché et valorisé par les citoyens. Parce qu'il cumulait les inconvénients de la limite et d'un milieu naturel peu favorable, de nombreuses villes ont longtemps résolument tourné le dos à la mer

---

4 Jean-Pierre ESCANDE, 1990.

5 Hubert LEROI, 1991.

et s'en sont protégées par des remparts ou des glacis. Lieux humides et exposés à la corrosion des airs salins, les rivages ont été également perçus dans bien des cas comme une frontière inquiétante, propice aux invasions et à l'intrusion de l'étranger. Quel autre lieu plus que le port et ses quartiers urbains ont en effet mêlé avec autant d'ambiguïté les images de prospérité et de protection – le « havre » – à celles de dépravation, de décadence et de maladie<sup>6</sup>. Les filles des ports, les tatouages, les tavernes glauques, la contrebande, les lazarets, constituent les pièces d'un décor qui éloigne l'habitant honorable. Dans l'imaginaire collectif véhiculé par la littérature, la chanson ou le cinéma, le port est longtemps resté un quartier sordide, misérablement peuplé et livré aux déambulations des matelots ivres, ces « marins qui pleurent » dans le port d'Amsterdam chanté par Jacques Brel et aux prostituées érodées par les ans qui consolent les « Milords » de Piaf : une sorte d'envers, d'enfer, de la ville. Dans le cinéma réaliste<sup>7</sup>, il devient le lieu du drame sans issue sur fond de trafics illicites et de menées gangstériennes. Pour plusieurs générations, l'imaginaire portuaire reste celui du « Quai des Brumes ».

Le changement de ces images à partir des années 60 est déterminé par la conjugaison de tendances telles que la généralisation du goût balnéaire, les nouvelles sensibilités patrimoniales et les préoccupations écologiques. La force, la spécificité et l'évolution de cet imaginaire le constituent aujourd'hui en un véritable thème d'investigation et de discussion, retenant depuis peu l'attention de nombreux chercheurs et artistes<sup>8</sup>.

La mode des bains de mer apparue au XIX<sup>e</sup> siècle a radicalement transformé la perception des rivages domestiqués ou sauvages, demeurés longtemps « Territoires du vide »<sup>9</sup>. Jusque là lieu inconnu et ignoré des citadins, au mieux situation de contemplation romantique, le littoral s'ouvre aux pratiques mondaines et thérapeutiques de la baignade jusqu'à devenir ce territoire quasi absolu des vacances de masse. L'appropriation de la mer et le goût des rivages conjugués à l'essor du temps libre et des loisirs ont, peu à peu, conduit à replacer la valeur des espaces maritimes et portuaires dans une perspective de consommation citadine et partant à installer une concurrence foncière avec les activités maritimes. L'effet de cette concurrence est resté limité tant que la dichotomie espaces de la vie quotidienne – espace de la vie de vacances restait effective, les loisirs balnéaires se satisfaisant hors la ville dans des stations spécifiques. À partir des années soixante la ville devient un lieu et un temps de loisirs de plein air et les populations urbaines aspirent à disposer, au sein même de leur vie et de leur ville quotidiennes, de situations balnéaires. La compétition se fait vive dès lors entre les fonctions de

---

6 Voir l'ouvrage d'Alain CABANTOUS, 1995.

7 Voir par exemple les films d'Elia Kazan, *Sur les quais*, 1954 et de Paul CARPITA, *Rendez-vous des quais*, 1953.

8 Aude MATHÉ, 1997.

9 Alain CORBIN, 1988.

« consommation » – qui se révèlent vite en fait des fonctions de haute rentabilité économique – et les fonctions portuaires, « productives » au sens hérité de l'économie du XIX<sup>e</sup> siècle.

Le facteur balnéaire-urbain se trouve renforcé par l'intérêt grandissant des pays développés pour la « culture matérielle » depuis longtemps défendue par les ethnologues. Cet attrait s'est porté non seulement sur les monuments traditionnels du passé que l'on a revisités, étudiés à nouveau, restaurés, mais aussi sur les lieux de production délaissés (filatures, unités sidérurgiques, exploitations minières) dont les édifices, défonctionnalisés, ne pouvaient plus avoir qu'un destin culturel. L'inventaire des monuments historiques s'est élargi au patrimoine industriel<sup>10</sup>. Après les usines, ce sont les ports qui entrent dans la sphère de l'intérêt culturel des citoyens. Les grues, les quais, les docks ne sont plus des objets étranges aux fonctions triviales, ils deviennent des signes, des valeurs, des objets, des lieux, des édifices que l'on souhaite connaître et visiter. Il en résulte la création de musées maritimes, le classement de ponts, d'appareils de levage, de sites et d'équipements portuaires (les plus célèbres étant bien entendu les fameux docks de Liverpool convertis en musée).

Enfin, plus récemment, l'attention portée à la préservation, et partant la connaissance des milieux naturels est venue renforcer ce système de déterminants. La mer n'est plus cet espace opaque et dangereux abritant l'effroyable dans ses abysses insondables. Elle devient un univers plus transparent, un « monde du silence »<sup>11</sup>, alternative au stress des villes, que l'on visite et sur lequel on projette ses fantasmes infantiles de la mère nourricière, du ventre maternel, mais que l'on sait désormais être ni inépuisable, ni éternelle car elle est menacée par les pollutions. Recours alimentaire, recours de quiétude, matrice de la vie, la mer est devenue en cette fin de siècle une référence, un mythe, presque une mystique. Plus que jamais, les citoyens s'adonnent à la contemplation de la mer, s'y promènent (voir l'explosion de la navigation de plaisance et des croisières courtes ou longues), veulent qu'on l'aménage à leur usage. Le port s'en trouve réinvesti d'une tradition ancrée dans les périodes préindustrielles et redevient un lieu pittoresque, son paysage fonctionnel se transmutant en spectacle culturel. Aux Promenades, véritables avenues-balcons de la ville sur la mer créées dès le XIX<sup>e</sup> siècle, s'ajoutent désormais les quais et les docks, plus directement, et jusqu'aux délices du danger, en contact avec l'eau.

---

10 Voir Jean-Yves ANDRIEUX, 1992.

11 Titre du film avant-gardiste dans son sujet du « Commandant Cousteau » réalisé par Louis Malle, Palme d'or du Festival de Cannes de 1956.

## LE PORT ET L'AMÉNAGEMENT URBAIN

Libération d'emprises foncières, formation d'un large patrimoine d'archéologie industrielle, nouvelle sensibilité maritime, sont autant de facteurs qui vont orienter les acteurs de la vie économique et civique vers la recherche et la définition de nouvelles politiques d'aménagement des territoires portuaires.

Aujourd'hui la dynamique urbaine résulte de moins en moins de l'accroissement démographique et de la multiplication des emplois ; il en résulte que l'urbanisme ne se limite plus au contrôle des densités, des emprises des infrastructures et des zones de peuplement qu'il convenait, hier, d'accueillir aux limites sans cesse repoussées de la ville. La planification urbaine devient ponctuelle, plus intensive qu'extensive, plus soucieuse de patrimoine, de mémoire et d'environnement. La proximité de l'eau offre aux projets qualitatifs des avantages très appréciés par les techniciens et les édiles. La ville comme paysage, l'accordement de la résidence et des loisirs, le contact avec la nature... sont les nouveaux caractères de l'habitat urbain que les bassins, les docks et les terre-pleins permettent d'atteindre peut-être plus facilement qu'ailleurs. Ici, le contact avec les éléments est déjà réglé, adouci, civilisé par cet interface que constitue le port.

Les sites au bord de l'eau favorisent l'émergence d'une nouvelle forme d'urbanité qui répond à la nouvelle sensibilité esthétique et écologique. Dans le rêve de la ville bleue, la nature flirte avec la ville. Aussi les vastes espaces libérés – ou libérables – par l'activité portuaire sont-ils perçus comme d'inappréciables opportunités pour des opérations urbaines d'envergure et deviennent-ils les enjeux de négociations de premier rang entre les acteurs publics et privés. Nous notons toutefois que la plupart de ces grands projets urbains, y compris les plus ambitieux ou les plus utopiques comme ceux de Dunkerque (Neptune), Bordeaux (projets des Deux Rives), Marseille (Euroméditerranée) ou de Billancourt (Île Séguin) restent timides, voire muets, en ce qui concerne les usages autres que contemplatifs de l'eau. On peut se demander s'il est possible de reconquérir des quais désertés et demeurés longtemps inaccessibles et de réinventer une nouvelle ville en relation avec l'eau, en laissant la rivière, le lac ou le bord de mer dans leur état actuel de stérilité qu'aggrave leur statut « d'espace libre » ou, plus vaguement encore, « d'espace naturel ». Traiter un plan d'eau comme une place bleue, n'est-ce pas en dénaturer le sens et en ruiner la vitalité.

Sur la scène internationale, les villes portuaires françaises sont restées en retrait du vaste mouvement de reconversion et de requalification des espaces portuaires inutilisés. Une première explication à cet engagement tardif et limité peut être trouvée dans certaines particularités de la situation française bien différente des contextes anglo-saxons et nord-américains ou japonais.

Différence d'abord des attitudes à l'égard de l'usage. Les sols dans les pays à longue histoire, et en particulier les pays « latins » dont une part importante de



la culture est fondée sur les processus d'héritage, sont vécus comme le produit d'une sédimentation. L'idée de terre vierge, d'espace de conquête, de territoires à investir renvoie à une culture coloniale tandis que dans la vieille Europe et tout autour du bassin méditerranéen le sol n'est jamais « vide » mais s'inscrit dans l'Histoire qu'il transmet par ses traces en surface, ses vestiges en profondeur, ses toponymies, ses sanctuaires et ses pèlerinages, son culte des ancêtres et de leurs sépultures, ses savoirs agricoles ... Le sol y est plus affaire d'archéologie que de rentabilité. Ce sont là quelques traits qui peuvent peut-être expliquer la grande résistance des Français aux politiques de « rénovation » urbaine telles qu'elle furent pratiquées dans les années soixante et aujourd'hui leur peu de penchant pour les opérations de « tabula rasa » en site portuaire qui effacent d'un coup une partie de la mémoire de la ville.

Une deuxième particularité qui vient renforcer et comme justifier la première, réside dans les dommages de la guerre qui, en détruisant de fond en comble par l'effet de la technique des bombardements en nappe utilisée par les alliés, des parties souvent majoritaires de l'espace urbain et portuaire. Les villes ruinées ont connu une reconstruction rapide et souvent sommaire des édifices et des aménagements. De nombreux ports français sont donc relativement neufs et les plâtres de la reconstruction étaient encore frais lorsque commençaient, au début des années 60, les démolitions et la reconversion « initiatique » du vieux port de Baltimore aux États-Unis.

Une autre série de raisons est à rechercher dans les réticences des autorités portuaires à renoncer à une partie de leur domaine. Pendant longtemps le port, retranché derrière le statut juridique de ses terrains, a refusé d'évaluer la rentabilité économique de ses plus anciens terre-pleins dans le même temps où il se dotait pour assurer son expansion de vastes réserves foncières à la périphérie des agglomérations. Raisonant sur le long terme, les autorités portuaires ont tendance à considérer que les espaces inoccupés ou sous-utilisés aujourd'hui pourraient redevenir indispensables demain pour répondre à l'évolution, en partie imprévisible, des trafics. Ainsi, d'après certaines hypothèses, les quais qui ne peuvent plus accueillir les navires modernes de grandes dimensions et à fort tirant d'eau, qu'il s'agisse de tankers, de porte-conteneurs ou de bateaux de croisière, pourraient par contre satisfaire aux besoins de plus petites unités dévolues au cabotage que pourrait engendrer l'éclatement des grands chargements, cette forme de transport constituant une alternative à l'engorgement des transports terrestres. Pour les portuaires, un terrain en friche n'est pas automatiquement un terrain à déclasser pour l'offrir à des usages extra-portuaires, mais seulement une infrastructure ou un espace en attente d'une nouvelle utilisation maritime.

Il convient ici de souligner que la reconversion des sites portuaires ne se réduit pas à une simple intervention urbanistique et architecturale. Elle se double généralement des conséquences économiques et sociales difficiles à gérer

déterminées par l'évolution des marchés et des techniques et la disparition ou la transformation de certains métiers du port, en particulier la diminution universelle des emplois de dockers, qui en découle. S'ajoutent également des tendances lourdes, proprement urbaines. Toutes les grandes villes, et parmi elles les villes portuaires, sont aujourd'hui plongées dans un état de crise dont la montée du taux de chômage de longue durée, le déclin démographique et la dégradation des tissus urbains, constituent les indicateurs les plus marquants. L'essoufflement du baby-boom et de l'immigration rurale, l'assèchement des flux migratoires sud européens et maghrébins et la fin du rapatriement des populations coloniales, pèsent lourdement sur les courbes démographiques et affectent durement les dynamiques de l'économie locale.

### **LE PORT, L'ARMÉE, LA GUERRE**

La prépondérance des activités commerciales et industrielles des ports ne doit pas occulter les autres fonctions que l'appareil portuaire continue d'assumer, en particulier celles liées aux missions militaires. On ne peut, en effet, ignorer le rôle joué par les ports de la Manche et de l'Atlantique dans les relations historiques tumultueuses entre la France et l'Angleterre ou bien encore, sous-évaluer l'importance du port de Marseille dans le rapport de l'État avec ses colonies d'Afrique et d'Asie. Les incidences spatiales et architecturales qui découlent du rôle stratégique des ports sont nombreuses. Les ports de commerce à Lorient, Cherbourg, Brest etc., doivent composer avec les bâtiments et ouvrages militaires au détriment de leurs capacités d'expansion et de la souplesse de fonctionnement. Par ailleurs nombreuses sont, comme nous l'avons déjà signalé, les villes portuaires qui ont dû être entièrement ou partiellement rebâties après la seconde guerre mondiale.

En France, les villes portuaires reconstruites<sup>12</sup> comme le Havre, Dunkerque, Saint-Nazaire, Lorient, Brest, Toulon et bien d'autres, ont subi un effacement partiel de leur identité et ont dû consentir un effort conséquent pour intégrer dans leur histoire l'architecture et l'urbanisme d'une reconstruction qui le plus souvent ne tint, par principe doctrinaire, aucun compte de leur passé effacé. La recherche d'une nouvelle image passe aujourd'hui dans ces villes par la conciliation de deux stratégies complémentaires : reconquérir les zones portuaires délaissées et rendre légitime cette architecture récente de la reconstruction qui, maintenant, commence à acquérir la « noblesse » d'une certaine épaisseur historique. Les partisans d'une reconstruction à l'identique, comme elle fut réalisée à Saint Malo, sont néanmoins encore très nombreux. Pour les générations qui ont vécu « l'avant et l'après », les reconversions des grands docks et autres bâtiments épargnés par les

---

12 MARRIÈRE Delphine, 1994.

bombardements sont alors plus qu'une simple reconquête, elles sont l'occasion de retrouver la mémoire.

Pour nombre de ces villes, la reconversion des zones urbano-portuaires recoupe celle, beaucoup plus épineuse, des ouvrages militaires. Les expressions les plus anciennes du génie militaire sont aujourd'hui répertoriées, protégées et restaurées : fortifications, fortins, avant-ports, arsenaux. Rochefort, archétype français de la ville-port militaire et historique, conserve ainsi soigneusement la magnificence de ses arsenaux, en particulier de sa corderie royale. Plus délicat est le devenir des constructions militaires récentes qui, comme à Saint-Nazaire, coupent la ville de leur port. Abandonnées aux lendemains de la seconde guerre mondiale (par exemple les bases allemandes de sous-marins), ou rendues superflues du fait de la nouvelle géostratégie et du plan de restructuration des armées<sup>13</sup>, ces constructions comptent parmi elles un grand nombre d'édifices à la morphologie impressionnante, indestructibles et pourtant en ruine, obstacle et enjeu de l'urbanisation<sup>14</sup>. À l'heure où les toits des bases se transforment en promenades et balcons sur les plans d'eau, « *l'enjeu tend à devenir lancinant car les nouvelles générations n'ont pas les mêmes références négatives que leurs aînés et ces mystérieux « monolithes » les font rêver d'une architecture aux antipodes de leurs collègues préfabriqués. Ils y voient des patinoires, des salles de concert, des terrains de sport et comprennent mal qu'on n'exploite pas plus vite une telle opportunité* »<sup>15</sup>.

L'amplitude historique et l'importance quantitative du patrimoine militaire, la quasi généralité des destructions liées à la guerre, et les caractères uniformisants de la reconstruction définissent une problématique qui est tout particulièrement prégnante en France.

---

13 Nora HACHACHE, « Lorient sans les gars de la Marine », *Le Moniteur*, 7 juin 1996.

14 Michel ROZ, 1993.

15 Claude PRELORENZO, 1996.