

**Faire revivre le patrimoine bâti au profit du développement économique .
Revive the built heritage for the benefit of economic development "international
experiences"**

Mlle. Amira TALBI¹, Dr. Soumia BOUZAHER²

¹ Université Mohammed Khider- Biskra, amira.talbi@univ-biskra.dz

² Université Mohammed Khider- Biskra, amira.talbi@univ-biskra.dz 12

Reçu le:.....

Accepté le:.....

Publié le:.....

Résumé

Investir dans le patrimoine : matériel ou immatériel, mobilier ou immobilier, devient l'une des préoccupations de l'homme contemporain dans le but est de bénéficier de ses valeurs dans le domaine du tourisme et du développement économique, tout en garantissant la continuité de son identité et contribuant à sa pérennité. A partir de là, notre regard s'est porté sur une typologie de bâtiments industriels nommés « les Docks », qui datent du 19ème et 20ème siècle en Europe et même en Afrique dans les colonies européennes (à l'image de l'Algérie), implantés principalement au bord des ports et des gares ferroviaires pour faciliter la commercialisation de la marchandise.

Sur ceux, cette réflexion s'intéresse aux expériences internationales (notamment en Europe) en termes de valorisation de ce type de patrimoine bâti industriel en faveur du secteur du tourisme et du développement économique. Notre démarche repose essentiellement sur une étude comparative d'avant/après la valorisation de trois cas des quartiers des docks : les docks de Londres, docks de Marseille, et les docks de Lyon. On pourra finalement se servir de ces exemples réussis dans nos interventions futures sur ce type d'équipement (les docks) qui fait partie de notre patrimoine national et de notre identité, et qu'on doit notamment l'investir au profit du tourisme et du développement économique.

Mots clés : Patrimoine industriel, docks, Tourisme, développement économique.

Abstract (English):

Investing in heritage: tangible or intangible, furniture or real estate, becomes one of the concerns of contemporary man in order to benefit from its values in the field of tourism and economic development, while ensuring the continuity of its identity and contributing to its sustainability. From there, we looked at a typology of industrial buildings named "the Docks", which date from the 19th and 20th century in Europe and even in Africa in the European colonies (like Algeria), located mainly at the edge of ports and railway stations to facilitate the marketing of the goods. Of those, this reflection is interested in international experiences (especially in Europe) in terms of valorization of this type of built industrial heritage in favor of the tourism sector and economic development. Our approach is essentially based on a comparative study before / after the valuation of three cases of the docklands: the London docks, Marseille docks, and the Lyon docks. These successful examples will eventually be used in our future interventions on this type of equipment (the docks), which is part of our national heritage and our identity, and which must be invested in the benefit of tourism and economic development.

Keywords: Industrial heritage, docks, Tourism, economic development.

Introduction :

Investir dans le patrimoine : matériel ou immatériel, mobilier ou immobilier, devient l'une des préoccupations de l'homme contemporain (Choay, 1992) ¹ dans le but est de bénéficier de ses valeurs dans le domaine du tourisme et du développement économique, tout en garantissant la continuité de son identité et contribuant à sa pérennité.

A partir de là, notre regard s'est porté sur une typologie de bâtiments industriels nommés « **les Docks²** », qui datent du 19ème et 20ème siècle en Europe et même en Afrique dans les colonies européennes (à l'image de l'Algérie), implantés principalement au bord des ports et des gares ferroviaires pour faciliter la commercialisation de la marchandise (Michon, 2005) ³.

Méthode:

Sur ceux, cette réflexion s'intéresse aux expériences internationales (notamment en Europe) en termes de valorisation de ce type de patrimoine bâti industriel en faveur du secteur du tourisme et du développement économique.

Notre démarche repose essentiellement sur une étude comparative d'avant/après la valorisation de trois cas des quartiers des docks : les docks de Londres, docks de Marseille, et les docks de Lyon.

Résultats et discussion:

1- Docks de Londres

- **L'avant :**

« Royal docks de Londres », un groupe de trois docks : Le Victoria Dock inauguré en 1855, l'Albert Dock qui a été ouvert en 1880, et le King George V Dock qui a été construit en 1921.

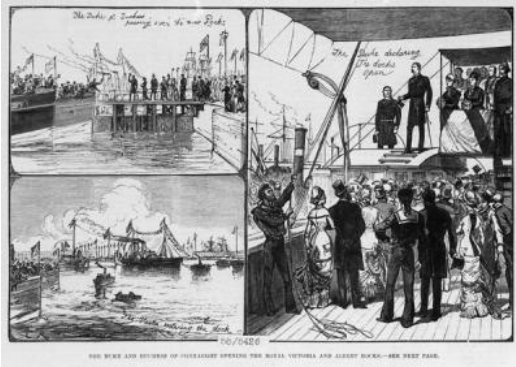
A la deuxième moitié du 20ème siècle, avec l'innovation de nouvelles méthodes de transport nécessitant des navires plus grands, qui n'arrivaient hélas pas à naviguer jusqu'aux Royal Docks, le dernier navire marchand fut chargé le 7 décembre 1981.

Dans les années 1980, les Docklands, immense zone désaffectée aux portes de la City de Londres, deviennent le plus grand chantier de régénération urbaine (Michon, 2005) ⁴.

- **L'après :**

Aujourd'hui c'est un nouveau paysage urbain et une nouvelle urbanité qui peut se lire dans cette partie de l'agglomération.

L'objectif était de reconstruire la structure urbaine et d'améliorer l'image de ces quartiers afin qu'ils constituent un prolongement de la zone centrale, et les rendre de nouveau attractifs par les investissements visant la : dépollution des bassins, la création d'agréables espaces esthétiques et de loisirs, l'adjonction d'une composante végétale, la conservation et la valorisation de tous les éléments d'une archéologie industrialo-portuaire (bitte d'amarrage, passerelles, grues, ponts...), la réhabilitation et réadaptation pour de nouveaux usages des entrepôts construits durant le 19ème siècle, et l'affectation multifonctionnelle : construction de 20000 nouveaux logements, création de 70000 emplois (Michon, 2008) ⁵.

	<u>Avant</u>	<u>Après</u>
Docks de Londres	 Figure 1: Vue aérienne dur Royal Docks de Londres datant de 1845.	 Figure 3: Les docks de Londres après régénération urbaine
	 Figure 2: L'inauguration-Albert-Dock-1880	 Figure 4: Quartier des docks de Londres

2- Docks de Marseille

- **L'avant :**

Construits de 1858 à 1864 selon le modèle des docks anglais, constitués de cinq bâtiments de sept étages et d'une longueur totale de 365 mètres.

Ils étaient utilisés pour entreposer du papier et du blé, puis équipés de chambres froides.

Et en 1992, les travaux de leur reconversion ont commencé, visant à les transformer en bureaux, jusqu'à leur inauguration le 4 décembre 2015 (Serraf, 2017)

⁶.

- **L'après:**

Ce nouveau quartier d'affaires de Marseille, accueille 220 entreprises employant 3 500 personnes : sièges sociaux, directions régionales, restaurants et services.

Peter Reilly, Directeur des investissements immobiliers Europe au sein de J.P. Morgan Asset Management précise « *le projet de réhabilitation des Docks contribuera à la revitalisation du secteur et offrira à la ville, un nouveau quartier dynamique. Les centres de vie deviennent de plus en plus populaires en Europe et Les Docks Marseille mettront la ville à la pointe de cette tendance* » ⁷

	<u>Avant</u>	<u>Après</u>
Docks de Marseille	 Figure 5: Vue sur les docks de Marseille (archives)	 Figure 8: Quartier des docks de Marseille (état actuel)



Figure 6 : Vue sur les docks de Marseille (archives)

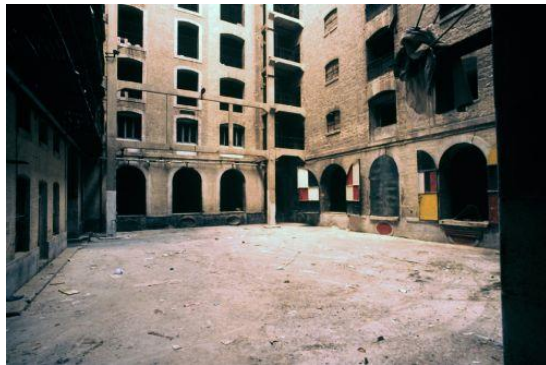


Figure 7: Cour intérieure des docks de Marseille (archives)



Figure 9: Cour intérieure des docks de Marseille (état actuel)

3- Docks de Lyon

- **L'avant :**

Ce sont des installations portuaires, initialement utilisée pour stocker le sucre, le sel ou le vin, puis avec la construction d'une plate-forme portuaire moderne, sur le Rhône, ils ont perdu leur fonctionnalité, et sont devenus désaffectés mais heureusement ils sont restés intacts : un immeuble des douanes, des entrepôts, des silos, des ponts roulants et des grues.

- **L'après :**

L'opération s'est inscrite dans l'aménagement global du site de Lyon Confluence, une friche de 150 hectares située à la pointe sud de la ville qui est appelée à devenir le nouveau cœur de la capitale de Rhône-Alpes

le but était de créer une série de bâtiments, dont la vocation serait d'accueillir des activités liées à la culture, à la communication, à la création et aux loisirs largement ouvert au public. "L'idée était de conserver le caractère fluvial du site, d'un port ouvert, d'un lieu de brassage", explique le responsable de Rhône Saône développement, Jean-Paul Viossat.

Plusieurs cabinets d'architecture ont contribué à cette opération, en conservant toujours le caractère industriel des bâtiments, et en les modernisant pour y faire entrer la lumière. Les anciennes plates-formes de déchargement ont été transformées en balcon et la façade recouverte d'un caillebotis permettant de nouvelles ouvertures, et de nouvelles plates-formes sur l'eau prendront place à côté des péniches habitées existantes pour prolonger le lien avec le fleuve.

1 « Il y a dix ans, le quartier des Docks de la Confluence n'inspirait guère à la balade nocturne ou au pique-nique en bord de Saône. Désormais, le site est devenu le symbole d'une architecture novatrice et un lieu branché des nuits lyonnaises. Une métamorphose qui n'a pas été simple » (Caroline Girardon)⁸

	<u>Avant</u>	<u>Après</u>
Docks de Lyon	 Figure 10: Docks de la Compagnie de Navigation à Lyon (archives)	 Figure 12: La sucrière et le pavillon des douanes (photo Richard Mouillaud)
	 Figure 11: Les Docks Militaires à Lyon (archives)	 Figure 13: les docks de Marseille, vu

Conclusion:

Ces opérations ont contribué à sauvegarder une partie du patrimoine architectural industriel et conduisent à des actions de réhabilitation, de reconversion et de régénération urbaine, et qui ont concouru à la mutation de la structure sociodémographique de ces quartiers.

Il en résulte au final un paysage et une urbanité radicalement différents de ceux des modèles évoqués. On pourra finalement constater l'intérêt de la conservation et la mise en valeur d'un patrimoine désaffecté, en profitant de son identité, de son histoire et en l'intégrant dans la ville moderne, tout au service du développement économique durable.

Ces opérations ont une valeur expérimentale qui devrait nous servir de modèles pour la valorisation de notre patrimoine national en général, et pour nos interventions futures sur ce type d'équipement « docks » plus particulièrement, pour le faire revivre dans nos villes modernes et au profit de notre développement économique.

Bibliographie :

¹ Choay, F. (1992). L'allégorie du patrimoine (Vol. 271): Seuil Paris.

² Ce sont des infrastructures industrielles, dépôt, magasin ou hangar servant au stockage de matériaux en des lieux appropriés à leur déchargement, à leur manutention... (larousse.fr).

³ Michon, P. (2005). Des docks aux Docklands: modalités morphologiques et politiques de la production d'un nouveau morceau de ville. Lyon 3.

⁴ Michon, P. (2005). Des docks aux Docklands: modalités morphologiques et politiques de la production d'un nouveau morceau de ville. Lyon 3.

⁵ Michon, P. (2008). L'opération de régénération des Docklands: entre patrimonialisation et invention d'un nouveau paysage urbain. Revue Géographique de l'Est, 48(1-2).

⁶ Serraf, H. (2017). Les Docks de Marseille: Le nouveau coeur de la cité: Editions de l'Aube.

⁷ (<http://www.les-docks.fr>)

⁸ « Lyon: Les Docks, 10 ans de métamorphose qui ont changé le visage de la ville » Publié le 22/09/18 à 08h05 sur le journal 20minutes