

Organisme pour la Ville Capitale de l'Europe 2006-Patras  
Chambre Technique de la Grèce - ICOMOS Hellénique

# Les villes – ports historiques de la Méditerranée et les opération urbaines du 20<sup>e</sup> Siècle

Patras, 9-12 mars 2006

## LA RELATION PORT-VILLE Le cas de Naples

**prof. E. Petroncelli**  
Département d'Aménagement et Planification Urbanistique  
Université de Naples "Federico II" - Italie




La Méditerranée a vécu des saisons très différentes, déroulant des rôles névralgiques, aussi que secondaires.

L'eau, comme source de vie, réserve de nourriture, voie pour le transport et les échanges, barrière naturelle de protection, ..., a été toujours fondamentale pour le choix des installations humaines et l'homme a cherché de réaliser les instruments et les équipements nécessaires pour utiliser son plein potentiel de ressource.





Le port a toujours représenté un élément spatial et fonctionnel de médiation entre l'établissement humain et le front de la mer: la ville et le port se sont mélangés, en intégrant leurs activités.

Köpenhamn Terminal Bus



L'aire du port, qui pendant plusieurs millénaires a été le principal et fondamental terminal de transport et d'échange, a enregistré une réduction de son rôle et de sa valence symbolique, avec la réalisation de gares pour les trains et les bus extra-urbains et d'aéroports.

Le bassin de la Méditerranée, pour ses caractéristiques physiques, environnementales et culturelles, donne un panorama de situations suffisamment homogènes, même s'il exprime situations et réalités diversifiées.





A Naples, le binôme port-ville a connu formes dialectiques différentes en relation à l'innovation des techniques d'organisation de l'activité portuaire et, aussi, aux conquêtes scientifiques et culturelles et à la modification de la morphologie urbaine.



Aujourd'hui Naples, avec un développement côtier d'environ 20 km, a 11 km de quais.

Le port a représenté l'entrée privilégiée à la ville, le lieux de rencontre de peuples, marchandises et langages différents. C'est aussi pour cela que dans l'iconographie historique de Naples, la ville a été toujours représentée par la mer.

Pendant l'époque moderne le port a été considéré une sorte de lieu représentatif par excellence. Dans ses changements cette «façade» a enregistré des transformations à l'unisson avec celles de la ville historique.



Dans les siècles on a eu la tendance à fusionner ville-port-marché dans un seul organisme et à intervenir constamment pour réconcilier les différentes exigences de modernisation et de re-fonctionnalisation.





Jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le môle de Naples se montrait grouillement de monde qui se promenait tout près de la mer, les carrosses marchaient sur les quais pavés et les grands navires amarrés se montraient dans leur beauté.

Avec l'illuminisme le port est devenu un élément d'attention pour les économistes et, avec la fondation de l'École de Ponts et Chaussées, il y a eu une nouvelle génération d'ingénieurs avec une très bonne préparation technique qui a permis la réalisation de darses et d'ouvrages qui ont rendu les structures portuaires plus réglementées et autonomes par rapport à la ville.



Motivations différentes ont conduit à un détachement entre Naples et son port, que seulement dans les dernières années on a cherché de recoudre.

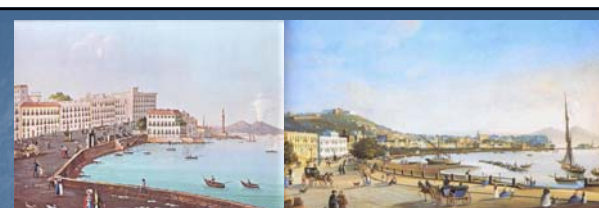


Pour l'aménagement du port on a privilégié presque uniquement l'optimisation technique et fonctionnelle des équipements, sans toucher la plus large question port-ville. Pour l'incapacité de mettre en train un processus réel de transformation on a individualisé les travaux plus urgents et on a abandonné tout les autres interventions dans la zone portuaire, qui s'est trouvée dans un phase d'impasse.

Avec la chute de la monarchie de Bourbon il y a eu une époque historique marquée par profondes transformations politiques et institutionnelles, mais aussi par une grave crise économique et sociale. L'incapacité de définir un modèle de développement industriel clair et organique, le séculaire retard économique et la présence d'une classe technico-administrative non préparée ont induit la ville à ne pas choisir la rue du développement industriel et à mener plusieurs réalisations partielles au dehors d'un organique projet d'interventions.



Fin du XIX<sup>e</sup> siècle on a rédigé un projet d'organisation et d'agrandissement du port entier, en prévoyant un large développement à occident. Ouvrages infrastructurelles essentielles ont été réalisées: le raccord ferroviaire entre le port et la gare central et le colmatage à mer, pour soutenir une nouvelle expansion sur les quais, à levant.



Le développement à levant constituait une sorte de bonne réponse aux interventions qui avaient déjà été achevées à l'occident, avec l'arrangement le long de la mer et du quartier de Chiaia.

Le port a pris une position barycentrique par rapport au développement de la côte, qui a permis une intégration plus organique entre le port et le système urbain.



Les interventions, bien que partielles, ont été capables de configurer un large projet de modernisation des équipements portuaires. La réalisation d'une « gare de désinfection pour les bagages des émigrants » est emblématique des conditions du port dans ces années et de la mélancolique scène qu'on peut aisément imaginer.

L'escale a été théâtre de douloureuses vicissitudes de l'histoire du Sud de l'Italie.

Plus que navires commerciaux rapides ou bateaux élégants pour les touristes, par les quais de Naples désancraient surtout les bateaux avec les émigrants.



Le modeste mouvement commercial était aussi le résultat de la crise économique, social et des institutions de la ville.



Au début du XX<sup>e</sup> siècle on a regardé au port en qualité de plausible volant d'un nouveau rapport port-ville-économie. On a eu la création d'une nouvelle zone industrielle à orient et la réalisation d'un pôle sidérurgique, à cycle intégral, à l'occident. Ces installations exigeaient services plus modernes et structures efficaces, mais le port n'était pas proportionné par rapport à d'autres structures et il était pénalisé par le système des tarifs nationaux.

Pour tout cela on a entrepris des actions radicales et hardies dans l'espoir de définir une stratégie pour le contrôle du développement de la ville, à côté d'un plan d'aménagement de l'entière aire métropolitaine.





La transformation du port a été l'objectif plus important, aussi pour la définition d'un rôle international du port. On avait posée une grande attention au tourisme, aux activités connexes à la conquête de l'Afrique et aux conséquentes échanges commerciaux.



Le but était de rendre le port le plus grande de la Méditerranée « pont entre l'Italie et les domaines de l'Afrique ».



Au-delà des plusieurs interventions dans la zone du port –qui ont confirmé le développement à levant– pour renforcer les connexions avec la partie occidentale, la galerie Vittoria a été réalisée et un projet pour une rue littorale a été approuvé.

La réalisation de la nouvelle gare pour les voyageurs a été une opération très significative, qui a permis d'achever l'arrangement du môle d'Anjou devant la place Municipio.



L'ouverture sur la rue Marina de douze passages pour les véhicules et les piétons et la création de la rue Marchese Campodisola ont permis une connexion facile avec la place de la Borsa.

L'exécution du programme d'interventions a donné les résultats attendus et augmenté considérablement les volumes de trafic maritime, commercial et touristique, à coté de celui des marchandises nationales en transit.



Avec la galerie Vittoria le système des routes de la partie occidentale était plus organique. Il a connu une très importante phase de développement aussi avec le colmatage de Santa Lucia, le prolongement de la rue Caracciolo et la réalisation de la rue Posillipo.



Le plan désigne un accès meilleur au port, en relançant sa fonction, mais il a été aussi une bonne occasion pour la réhabilitation des quartiers dégradés tout près de la côte.

A la fin de la guerre les projets pour la reconstruction du port ont été marqués vers son expansion et le Plan Régulateur Général (PRG), du 1946 prévoyait au même temps l'aménagement de l'entière zone près du port et l'amélioration de la rue Marina, pour rétablir une connexion rapide est-ouest.



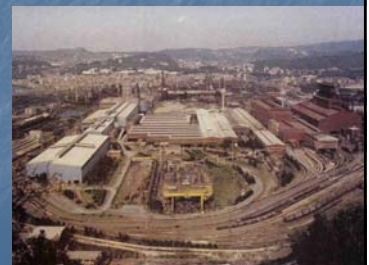
La permanence du chemin de fer et le coup net marqué par la rue Marina détermine le détachement définitif entre les quartiers du centre et la zone portuaire. Il se détermine une véritable fracture et le port et la ville deviennent deux entités distinguées et séparées par un mur surmonté d'une grille en fer.

Événements tels que la fermeture du détroit de Suez, les conflits dans le Moyen Orient, la diminution de la migration, la désertion des navires de croisière et en général des transports maritimes, ont conduit à un bilan critique à la fin des années soixante.



L'objectif de rejoindre la nouvelle structure productive dans l'interland a conduit à dessiner Naples en sorte de métropole de services. La gestion fragmentaire du port a empêché l'évolution de ses structures et une leur re-conversion par rapport aux systèmes de trafic différents. L'inefficacité de tous les essais de relance du Sud de l'Italie, associée aux plusieurs crises économiques de la Méditerranée, a favorisé la crise de l'industrie portuaire.

Le tremblement de terre à la fin du 1980 a porté à enregistrer une nouvelle situation d'urgence et, à coté d'autres épisodes tel que la vente à la FIAT de l'installation Alfa de Pomigliano d'Arco et le démantèlement de l'aciérie à Bagnoli, à dessiner un profil toujours plus critique.







Le rapport port-ville est sans doute beaucoup complexe, aussi en relation à l'évolution que l'aire portuaire a subi pendant les dernières années. Presque à la fin du XX siècle, il y a eu l'exigence de réorganiser l'entier littoral en introduisant fonctions différentes.

Lorsque architectes renommés ont été invités à imaginer ce que Naples aurait pu devenir, au milieu de toutes les propositions la nécessité d'une récupération du rapport entre la ville et la mer est sorti avec puissance. Les récentes choix de l'administration municipale ont guidé vers la restitution de l'ancienne lien avec la mer, au moins visuellement.



La Variante au Plan Régulateur Général (PRG), approuvée au début du XXI siècle, représente la synthèse à conclusion du processus lancé par l'Administration pendant la dernière décennie du XX siècle.

Cela a eu l'objectif de définir des stratégies de gouvernance capables de préfigurer modalités d'usage de la ville et cohérentes avec la volonté de lui redonner un rôle à l'échelle nationale et internationale.



Le plan affronte le thème de la re-fonctionnalisation de l'aire portuaire. L'abattage de la barrière physique dans la place Municipio, destinée à l'escalade maritime des navires de croisière et aux connexions avec les îles plus petites, a marqué le début d'une phase de requalification de la zone entière.

Le nœud de change qu'on veut réaliser dans la place Municipio est le point d'appui de l'intégration du système de la mobilité, auquel on va à regarder avec intérêt pour la « couture » entre la mer et la ville.



Le Plan définit interventions ponctuelles visées à la requalification de tout le littoral et au rétablissement des bâtiments qui ont marqué l'histoire de la zone du port.

La re-fonctionnalisation de l'aire portuaire et la requalification du front de la mer représente aujourd'hui une effective possibilité de développement et de réhabilitation d'identité et qualité environnementale.

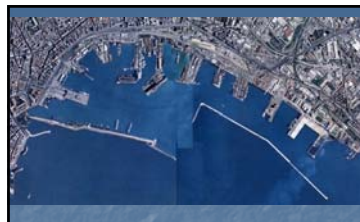
La présence de zones sous-utilisées ou en friches, à l'intérieur de domaine du port, peut être considérée expression de l'existence de ressources pas encore utilisées suffisamment. Elles peuvent représenter une réserve précieuse pour la durabilité et la compétitivité de cette zone.



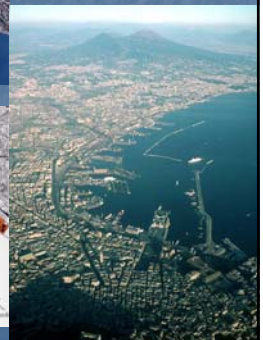
La relation port-ville et le rétablissement du rapport entre la ville et la mer sont des questions strictement connexes à la gestion et à la gouvernance des transformations territoriales.

La question est valable pour la majeure partie des villes-ports, dans lesquelles l'incombant présence du port a souvent conduit à la perte de l'identité historique de plusieurs zones urbaines.

Il est important une sorte de re-identification des zones urbaines dotées de renommés bassins portuaires, avec l'objectif de surpasser les barrières physiques, culturelles, économiques et administratives qui maintiennent séparés deux entités du même organisme.



La ville et le port sont souvent assujettis à des instruments d'aménagement et de programmation tout à fait indépendants, même si les relations entre eux sont très fortes.



Pour donner un espace suffisant à les exigences soit du port que de la ville, il y a des études qui se sont préoccupées de définir des indicateurs de leurs relations, avec l'intention de faire un monitoring des variations de ces rapports.

|                         |                                 |   |
|-------------------------|---------------------------------|---|
| Indicateurs de quantité | ■ <b>Relation physique</b>      | - dimension du port<br>- connexion physique<br>- intersection physique<br>- connexion géographique<br>- incidence du port sur l'environnement |
|                         | ■ <b>Relation fonctionnelle</b> | - fonction du port<br>- intersection fonctionnelle<br>- jouissance du port<br>- sécurité du port  |
|                         | ■ <b>Relation économique</b>    | - rayon d'action du port<br>- emploi que le port induit<br>- mouvement des marchandises   |

### Indicateurs de qualité

- Rapport entre les instruments d'aménagement
- Relation morphologie territoriale/port
- Degré de jouissance du front mer
- Vivibilité du port
- Qualité du mouvement des marchandises



La définition d'un set d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs est de fondamentale importance pour une bonne gouvernance des ressources territoriales et pour orienter les acteurs/décideurs vers des politiques durables.