

Urbanités

#4 – Novembre 2014 – Repenser la ville portuaire

Rendre le fleuve à la ville : les projets culturels du front d'eau à Rosario (Argentine)

Marie Forget

L'évolution du système économique mondial, caractérisé par une circulation sans cesse croissante des flux de marchandises (Veltz, 1996), a entraîné sur le continent sud-américain le développement de projets de grande envergure, notamment dans les villes-ports le long des grands axes traditionnels de transport fluvial.

Lancé en 1988, le projet *Hidrovía Paraná-Paraguay* a permis de mettre en avant les avantages comparatifs liés à la présence d'une grande voie fluviale, devenant un des grands axes stratégiques de l'Initiative d'intégration de l'infrastructure régionale d'Amérique du Sud (IIRSA). L'évolution conjointe des flux de marchandises et de la flotte marchande mondiale a engendré une recomposition de la structure portuaire du pays au détriment de certaines villes fluviales n'ayant pu s'adapter à une demande de plus en plus spécialisée. De ce fait, la hiérarchie urbaine de l'Argentine est remodelée en fonction de la capacité d'adaptation des villes-ports et de leur faculté à investir dans la construction d'infrastructures macro-régionales. Située sur les bords du Paraná en Argentine, la région métropolitaine de Rosario a progressivement gagné en importance en s'imposant en tant que pôle portuaire sous l'impulsion récente de l'*Hidrovía* (fig. 1).



1. Tronçons de l'Hidrovia Paraná-Paraguay et localisation de la ville de Rosario sur les bords du Paraná au kilomètre 420 (Forget, 2010)

Les projets de planification urbaine de Rosario illustrent les mutations des relations entre ville et port qui accompagnent sa montée en puissance dans la hiérarchie urbaine. En effet, elle a mieux réussi que d'autres à dynamiser son économie grâce à la restructuration de son port et ses plans d'urbanisme permettraient d'offrir une meilleure accessibilité au fleuve pour ses habitants, grâce à des projets culturels ambitieux.

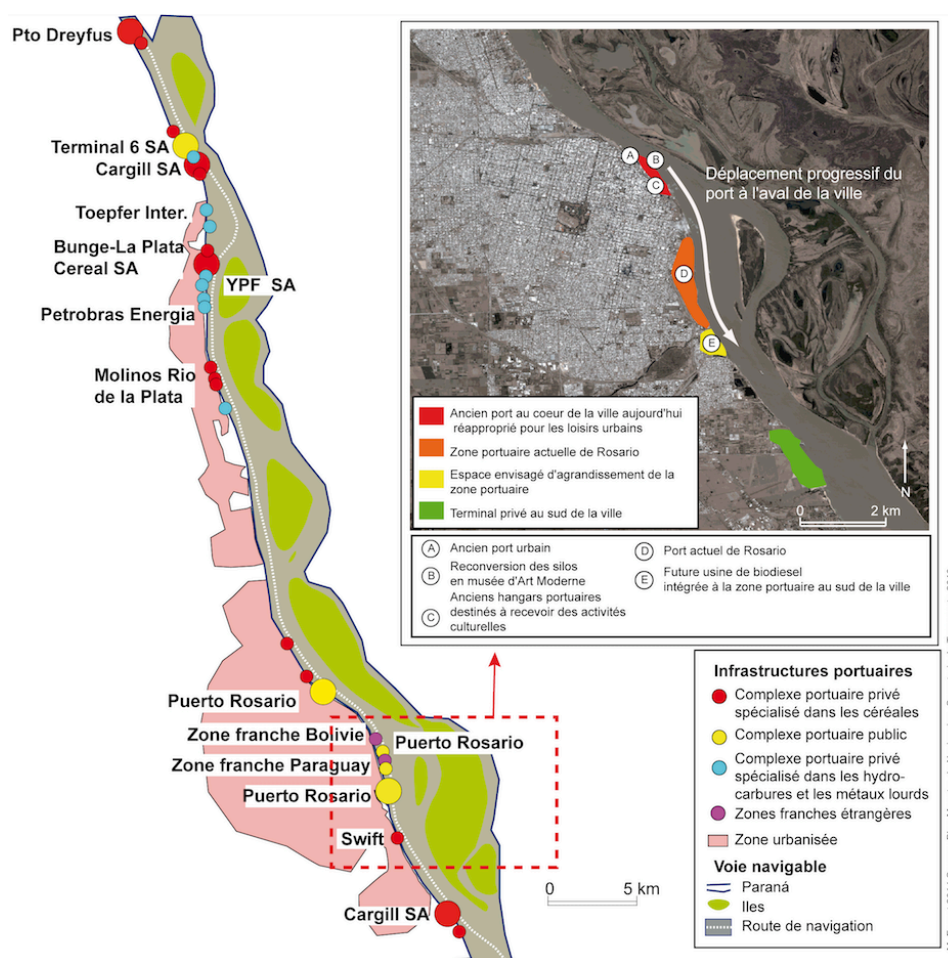
Après avoir été progressivement délaissé, le port de la ville de Rosario est aujourd'hui l'objet de toutes les attentions, de la part de la ville mais aussi de la province de Santa Fe dont elle est la capitale. Comme dans de nombreuses villes portuaires, la pression foncière et les problèmes d'engorgement au sein du tissu urbain ont amené les urbanistes et les aménageurs à planifier un glissement progressif des

activités portuaires au sud de la ville, laissant des friches portuaires dans le tissu urbain (Ducruet, 2008 ; Cozic, 2012) (fig. 2). Toutefois, des programmes de revitalisation des rives du Paraná cherchent à mieux relier l'ancien port à la ville grâce à des installations culturelles selon le principe d'une promenade culturelle en bord de fleuve. Par exemple, le *Paseo de las Artes*¹ Lucio Fontana s'inscrit dans les projets de requalification du *frente costaner* ((Front de fleuve)) (Municipalidad de Rosario, 2007).

De ces constatations, l'article interrogera les enjeux de l'urbanisation et la volonté de reconnecter la ville au fleuve en redonnant aux habitants un accès public aux berges qui sont la plupart du temps rendues inaccessibles par la présence d'enclaves privées ou de sites logistiques portuaires. Il examinera enfin la capacité d'un grand équipement culturel à concilier avec les différentes occupations des bords de fleuve pouvant être à l'origine de nouvelles fractures urbaines.

Vieux port et enjeux d'urbanisation

La ville de Rosario a su très tôt valoriser sa situation et la profondeur du fleuve, puisque le port est créé dès le XVIII^e siècle et devient le deuxième port argentin entre 1901 et 1925 avec 17 % des exportations (56 % pour le port de Buenos Aires) (Baldassari, 1925). C'est à ce moment que commence l'époque la plus florissante de la ville qui atteint la 4^e place mondiale dans le chargement de céréales et de sous-produits de l'agriculture et de l'élevage. Après un relatif déclin entre les années 1960 et 1990 (Forget, 2011), le boom du soja redonne au port un dynamisme important, ce dernier étant le dernier port fluvial accessible à des bateaux de haute mer. Ce dynamisme est également soutenu par les très nombreux ports privés en amont et en aval de la ville (fig 2). Les questions d'accessibilité ont largement contribué à déconnecter le port ancien, situé au cœur du tissu urbain, du port récent, situé en périphérie au sud de la ville, permettant le contournement de la ville-centre par les convois de camions acheminant la production de soja vers les espaces de stockage et de chargement.



¹ Promenade des Arts

2. Environnement portuaire et ville de Rosario : du déplacement progressif des activités portuaires à l'aval de la ville à la requalification des friches portuaires (Forget, 2014).

Le « programme de reconversion intégrale du port de Rosario »² lancé en 2011 par le gouvernement provincial et la ville de Rosario a pour but d'améliorer les capacités de transit et de stockage du port grâce à l'agrandissement de la zone portuaire en remblayant des zones humides actuellement non utilisées. Les investissements consentis (de l'ordre de 12 millions d'euros) montrent qu'il n'existe pas de réelle inquiétude quant à la concurrence potentielle des complexes privés (Muñoz Menna, 2012), d'autant que le plan de revitalisation portuaire s'accompagne d'un nouveau plan d'urbanisme (Municipalidad de Rosario, 2007) destiné à développer et améliorer l'ensemble des accès routiers et à doter le port de nouveaux nœuds d'interconnexions ferroviaires en périphérie de la ville. À ce projet fonctionnel s'ajoute une réorganisation logistique avec la redistribution et la rationalisation des zones d'activités du port entre les trois principaux exploitants : l'entité administrative du port de Rosario (ENAPRO), le terminal du port de Rosario (TPR SA) et le groupe de services portuaires (SEPOR SA). L'augmentation de la surface destinée aux activités portuaires (30 hectares) s'accompagne d'un projet ambitieux d'articulation du centre-ville au port par la création d'une interface culturelle nommé *Puerto de la Música*.

Reconnecter la ville au fleuve : rendre le fleuve aux habitants

Outre la volonté d'inscrire la culture dans le tissu urbain, ce projet est pensé à plusieurs échelles puisqu'il vient compléter le dispositif de réappropriation des espaces déqualifiés depuis la délocalisation des activités portuaires au sud de la ville, il y a une trentaine d'années. Du fait du transfert de l'administration portuaire à la Province de Santa Fe en 1992, la ville de Rosario est devenue propriétaire d'une partie importante du port désaffecté dans la partie centrale de la ville. La municipalité a décidé d'utiliser le front d'eau pour conforter la vocation du centre-ville et transformer une partie des friches portuaires en y installant de manière prioritaire des équipements culturels et de loisirs, lesquels sont insérés dans des parcs sur le modèle des « coulées vertes » européennes (Gotlieb, 2003).

² Programa Integral de Reconversión del Puerto de Rosario



3. Composantes du système d'espaces publics ouverts définis par les aménageurs de la ville de Rosario (Municipalidad de Rosario, Plan Urbano (PUR), 2007). Zoom sur les espaces de requalification des bords de fleuve du tronçon central selon un axe culturel (Paseo de las Artes Lucio Fontana) long d'un peu moins de 5 km, s'achevant par le projet du Puerto de la Música (Forget, 2011).

Le premier tronçon s'étend au nord de la ville, du pont de *Nuestra Señora del Rosario* reliant Rosario à Victoria jusqu'au *Monumento a la Bandeira* au centre-ville. Il se compose d'une promenade, d'un musée d'art contemporain dans un ancien silo à grains, et les anciens hangars de la station du chemin de fer Belgrano sont réservés aux activités culturelles (fig. 3). L'activité des hangars du port a connu une réelle mutation après la loi nationale 24075 en 1992, puisque le secteur au sud du *Parque nacional a la bandera* a également été transféré à la Municipalité de Rosario. Depuis, des groupes de rock ont investi le « hangar 11 » et les jeunes de la ville ont pu participer à différents cours donnés par le CEC (*Centro de expresiones contemporáneas*)³ dans le hangar 9 (fig. 4). Cette rénovation de l'espace urbain se fait selon les modalités de partenariat public/privé, avec des investissements de la municipalité et des régimes de concession pour les bailleurs privés.

³ Centre d'Expressions Contemporaines

**TALLERES
CEC 2014**

Inscripción abierta de martes a viernes de
16 a 20 hs., personalmente en las oficinas del CEC
(Paseo de las Artes y el río). Cupos limitados.

Comienzan la primera semana de agosto // Inscripción durante julio

"Música y plástica para danzar" // Coordinado por María Cecilia Morini
Martes de 13.30 a 15.30 hs.

Cine con obstrucciones // Coordinado por Nicolás Valentini
Martes de 16.15 a 18.15 hs.

Como grabar y editar sonidos en tu computadora // Coordinado por Lucas Polichiso
Martes de 18.30 a 20 hs.

Contact Improvisación // Coordinado por Natalia Perez
Miércoles de 9.30 a 11.30 hs.

Iniciación a la Fotografía // Coordinado por Eugenia Andrés
Jueves de 16.15 a 17.45 hs.

Taller de Improvisación teatral (nivel inicial) // Coordinado por Daniela Martinangeli,
Marcela Ruiz Alvarez y Juan Pablo Yévoli (THE JUMPING FRIJOLES)
Jueves de de 18.30 a 20.30 hs.

@CEC **MR** MUNICIPALIDAD DE ROSARIO

+ info: de martes a viernes de 16 a 20 hs. al 0341-4802245 / 940
o enviando un mail a capacitacion@cecrosario.org.ar

4. Affiche des ateliers culturels proposés par le CEC
en partenariat avec la municipalité de Rosario (Facebook CEC, 2014)

Le *Puerto de la Música*, bien que dans la continuité du dispositif, a également d'autres ambitions. C'est sans doute le projet le plus emblématique dans la tentative de « fabrique de la ville » le long des berges du rio Paraná, qui, jusqu'aux années 2000, était entièrement dédié aux activités industrialo-portuaires. Il est vu comme une opportunité de développement de la ville et de la région, en cherchant à inscrire Rosario dans le paysage des capitales culturelles latino-américaines, les campagnes de légitimation citant des exemples plus lointains comme le Musée Guggenheim de Bilbao ou encore l'Opéra de Sydney (Fundación del Puerto de la Música, 2011). L'appel à projet lancé en 2008, a mobilisé des architectes de renom, concours finalement remporté par l'architecte Oscar Niemeyer (à qui l'on doit les grands monuments de la ville de Brasilia entre autre) dont le projet aurait dû sortir de terre en 2015.

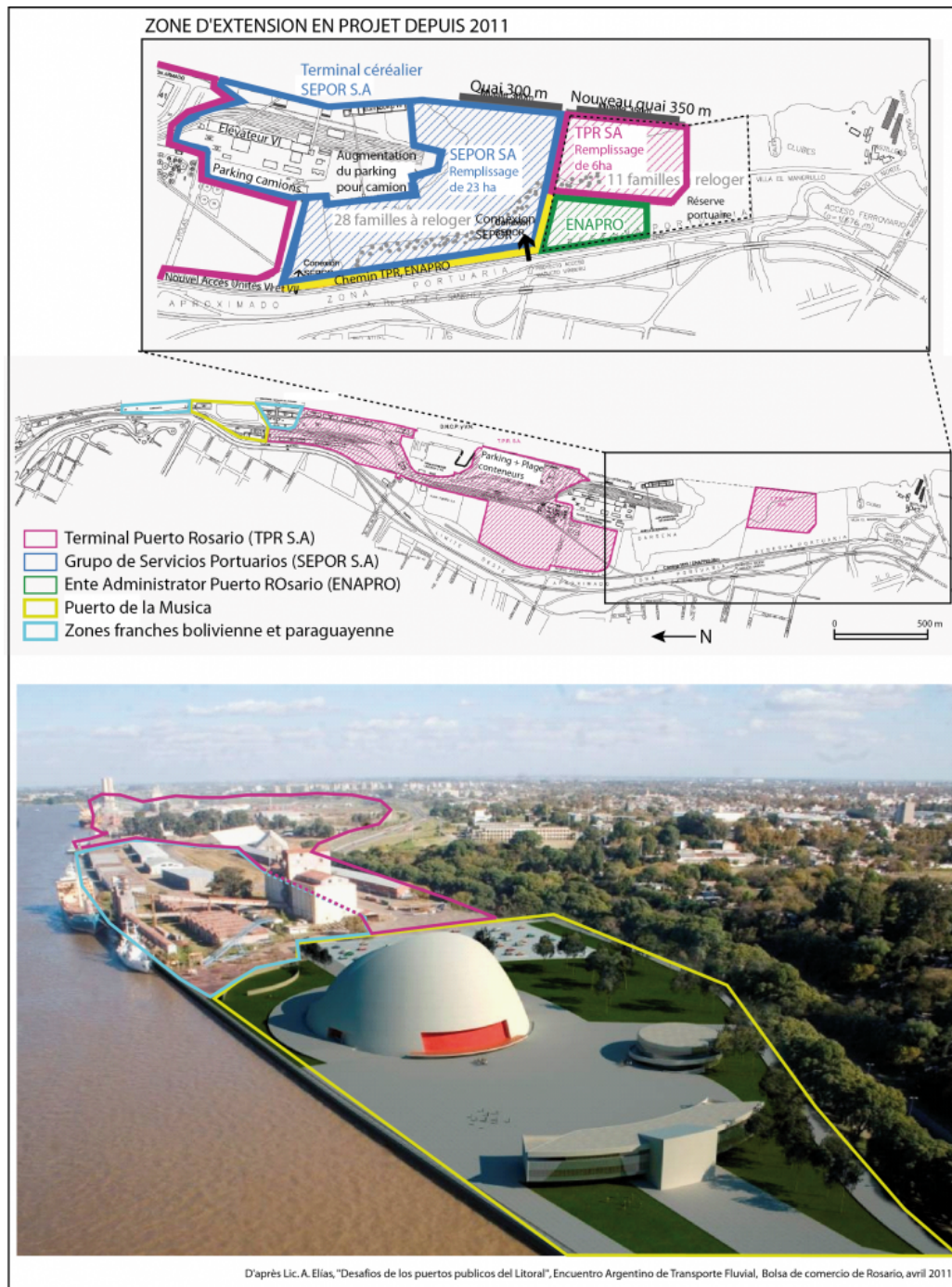
Projet ambitieux d'articulation du centre-ville au port par la création d'une interface culturelle, il rassemblerait des salles de concert, un centre des expositions et une école de musique, imaginés comme des espaces de culture de masse, ouverte et inclusive, notamment par le biais d'une architecture innovante. Ce méga-complexe devrait avoir une superficie couverte de 21 000 m² et une superficie extérieure de 50 000 m² avec la place extérieure. La grande scène (5 000 spectateurs) par exemple est conçue pour pouvoir s'ouvrir vers le parvis (25 000 spectateurs), pensée comme un espace public accessible depuis la ville terminant le corridor culturel en enfilade depuis le nord de la ville (vidéo 1). Cette œuvre est réfléchie comme un emblème de la modernisation des rives du Paraná avec pour objectif d'impulser le développement de la ville et de la région de Santa Fe.

Le lancement du projet en grandes pompes en 2011 a néanmoins connu des lendemains plus problématiques, interrogeant la capacité de Rosario à concilier des activités portuaires adaptées aux réseaux mondiaux – notamment pour le transport du soja et de ses sous-produits – et la volonté de devenir une métropole culturelle. Comme pour la plupart des projets similaires, le *Puerto de la Música* est dans un premier temps confronté à des difficultés lors de la mobilisation des fonds destinés à financer les investissements nécessaires – le projet est estimé entre 150 et 300 millions de pesos, soit environ entre 15 et 30 millions d'euros -, bien que le projet soit financièrement soutenu par le gouvernement national et provincial.

Un autre élément a toutefois mis le projet en dormance : la complexité de la propriété foncière dans le secteur retenu pour le projet (fig 5) fait interagir des opérateurs portuaires, les politiques à l'échelle municipale et les intérêts paraguayens et boliviens dans la zone⁴. De plus, le projet englobe une partie des quais du port de Rosario concessionnés aux entreprises Terminal Puerto Rosario SA et SEPOAR SA, qui relocaliseraient leurs activités sur deux nouvelles plages portuaires au sud de la zone portuaire actuelle, avec la construction de deux quais de 300 et 350 mètres respectivement (fig 5).

Cette extension portuaire pose problème car en 2012, lorsque le lancement des opérations de terrassements est décidé, une grève menée par le Syndicat des ports argentins (*SUPA Sindicato Unidos Portuarios Argentinos*) indique la difficulté de concilier ce projet culturel et l'activité économique réelle du port de Rosario. En effet les quais qui devraient servir à l'installation du complexe culturel sont encore très actifs puisque y sont employés environ 300 personnes soit 40 % des travailleurs portuaires. Les syndicats dénoncent une « manipulation » similaire à celle du port au nord de Rosario, pour lequel les solutions de compensation par de nouvelles infrastructures n'ont jamais été réalisées. Cela a induit la suppression des activités portuaires pourtant rentables au nord de la ville. La position de Terminal Puerto Rosario SA et de ses travailleurs est donc assez claire : avant que les travaux ne puissent débuter dans le port encore en activité, les nouveaux quais doivent être construits et opérationnels pour ne pas mettre en danger les activités portuaires, encore très importantes au moment de l'annonce du projet. La proposition de repousser d'une centaine de mètres plus au nord la zone de projet, solution proposée par les gestionnaires du port, n'est pas non plus envisageable car cela reviendrait à renégocier les accords internationaux de la Zone Franche bolivienne, négociations qui ne peuvent être envisagées ni par la municipalité, ni même par le gouvernement provincial (fig 5).

⁴ Ces pays possèdent chacun une zone franche en site propre au nord et au sud du terrain retenu pour le projet.



5. Complexité de la propriété foncière et des gestionnaires des espaces portuaires adjacents le projet du Puerto de la Musica (Forget d'après A. Elias, 2011)

La configuration du trait de côte complique également la question des compensations par la construction de nouveaux quais au sud de la zone portuaire actuelle. En effet, ce tronçon, de plus faible profondeur est moins apte au développement d'une activité portuaire⁵. De plus, les connexions avec la ville et les routes provinciales qui permettent d'acheminer 75 % de la production de soja du pays vers l'Hidrovia Paraná-Paraguay (Terminal Puerto Rosario, 2014)⁶ sont moins bien développées.

Vers de nouvelles fractures urbaines ?

⁵ Le quai actuel est situé dans un chenal profond du fleuve et possède aujourd'hui la plus grande capacité opérationnelle des différentes entités fonctionnelle du port de Rosario.

⁶ <http://www.puertoderosario.com.ar>

Le *Puerto de la Música* a donc été pensé dans un premier temps pour donner à Rosario les capacités de s'inscrire comme une métropole latino-américaine sur le modèle de Bilbao grâce à un complexe culturel dessiné par un architecte de renom (Rodrigues Malta 2004 ; Vivant, 2008). Ce projet est également une occasion pour la ville de redonner aux habitants un accès public aux berges, qui sont la plupart du temps rendues inaccessibles par la présence d'enclaves privées ou de sites logistiques portuaires. En effet, le front d'eau qui se développe parallèlement au projet du *Puerto de la Música* est destiné à conforter la vocation du centre-ville et à devenir l'emblème de l'animation urbaine grâce au développement de services de restauration couplés à des activités culturelles. La (re)création d'un lien entre le fleuve et la ville est assez récente que ce soit à Rosario ou dans d'autres villes argentines comme Corrientes, Santa Fe ou Posadas, car l'histoire a souvent tourné ces villes vers l'hinterland, délaissant progressivement les connexions au fleuve au profit des routes de l'intérieur. Les rives du Paraná portent encore aujourd'hui les stigmates de cet oubli, laissant les bords de fleuve aux activités productives ou aux enclaves privées (fig 6).

1. Entrée d'un complexe portuaire privé



2. Grillage longeant les propriétés privées bordant le fleuve



C. Entrée du club nautique qui bloque l'accès au Paraná sauf pour les membres dudit club

D. La zone franche bolivienne du centre ville

6. Restriction de l'accès au fleuve dans le centre de Rosario (©M.Forget, 2010)

La démarche n'est pas nouvelle puisque deux ans après le retour de la démocratie en 1983, le plan directeur de remodelage du front d'eau est conçu. Il faut néanmoins attendre 14 ans pour qu'il soit adopté en 1999. Ce document de planification intègre les stratégies et les programmes destinés à encadrer les interventions publiques et privées de reconquête du front fluvial grâce à des équipements de loisirs et des espaces publics. Les mesures de privatisation des entreprises d'État provoquent l'accélération du mouvement. De plus, le consensus mondial autour du développement de « villes durables » amène avec lui une réinvention des fronts d'eau dans la plupart des grandes villes argentines à l'image d'autres villes européennes (Emelianoff, 2008 ; Beyer, 2012).

Pour la ville de Rosario, le développement du front d'eau se fait préférentiellement en faveur de la réhabilitation des promenades urbaines créées entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle. Elles se structurent autour d'une allée généralement bordée d'arbres, perchée à quelques mètres au-dessus du fleuve et séparée de celui-ci par une rambarde et parsemée de bancs (fig 7). Trois territoires principaux se dégagent : 1. la partie haute, celle de la promenade urbaine, 2. les voies de circulation automobile qui longent directement la promenade et, 3. la partie basse investie par des personnes cherchant à tirer bénéfice des ressources piscicoles du Paraná.



7. Promenade urbaine à Rosario (source <http://pauline-argentina2013.blogspot.fr> et <http://www.a-contrasentidos.net/nos-videos/les-colectividades-a-rosario/240#.U7vH-7H0CHg>)

Corollaire de la reconnexion de la ville et du fleuve, un commerce informel s'y est largement développé ces dernières années, traduisant la réappropriation des bords du fleuve par ses anciens habitants qui y trouvent aujourd'hui un moyen de subsistance (fig.8 A). En effet, dans les villes argentines, les espaces jusqu'à présent délaissés étaient souvent occupés par des populations marginales. Le renouvellement urbain des rives du Paraná engendre la délocalisation des populations défavorisées qui bénéficiaient directement des aménités du fleuve, comme en témoignent les baraquements à l'entrée de la ville de Rosario, aux abords de la zone portuaire (fig.8 B et C).



8. Les bords de fleuve, des espaces de la marginalité : A et B. Habitats informels (« villas ») à l'entrée sud de la ville de Rosario sur les espaces pressentis pour l'extension portuaire ; C. Le fleuve reste aujourd'hui un moyen de subsistance notamment pour la pêche mais permet également un accès à l'eau (©M.Forget, 2013)

Si le projet d'agrandissement de la zone portuaire s'accompagne d'un plan de relocalisation des

familles installées de manière illégale dans ce site aux abords de la ville (fig. 5), la fracture entre la métropole régionale du *Puerto de la Música* et l'espace de vie de ces populations défavorisées se renforce. Ces populations se voient refuser un accès à des ressources grâce auxquelles il leur est possible de survivre. Toutefois, l'accroissement des fractures urbaines (en termes d'occupation du sol et d'accès aux bords de fleuve) et le développement de ce type de projets urbains pensé par des élites urbaines (Chadoin *et al.*, 2000) sont également source d'innovation pour les populations marginales. En effet, des mouvements pendulaires entre les espaces de pauvreté situés en dehors de la ville et les promenades littorales du centre urbain se mettent alors en place. Le commerce informel se développe entre les piétons des promenades urbaines et les populations défavorisées (vente de sodas, bonbons, fast-food...).

On assiste donc aujourd'hui à une véritable ligne de fracture entre les ambitieux projets culturels et le maintien de choix stratégiques entérinés il y a une vingtaine d'année de faire de Rosario un véritable carrefour dans le réseau des ports mondialisés (Forget, 2012). Le projet du *Puerto de la Música*, du fait de sa localisation met en danger le fonctionnement du port, opposant ainsi la réalisation d'une œuvre culturelle centrale dans le positionnement de Rosario dans le réseau des villes latino-américaines et l'activité économique principale de l'agglomération. Deux ans après les conflits principaux entre les acteurs portuaires et les acteurs politiques (municipalité, province), aucune solution n'a encore été apportée pour permettre la mise en chantier du projet. Le bras de fer, bien que moins présent dans la gestion quotidienne de la planification urbaine, se poursuit. Cet exemple montre ainsi la complexité à faire cohabiter deux modèles, deux visions d'une même ville, malgré un consensus autour de la volonté de reconnecter espace de vie urbaine et activité portuaire.

MARIE FORGET

Marie Forget est maître de Conférences en Géographie à l'Université de Savoie et au laboratoire EDYTEM depuis 2012. Sa thèse intitulée *Le Paraná argentin, un fleuve du Nouveau Monde*, lui a permis, entre autres, d'étudier les relations entre ville et fleuve le long du cours argentin du Paraná. Ses recherches se centrent sur l'usage et la valorisation des ressources naturelles, notamment l'eau et l'énergie, par l'analyse des dynamiques territoriales et l'adaptation au changement global.

marie-emilie.forget@univ-savoie.fr

Bibliographie

Baldassari E., 1925, *Vías navegables y puertos de la República Argentina*. Buenos Aires, Secretaria General de la Dirección General de la Navegación y Puertos, Talleres gráficos del ministerio de las obras públicas, 204 p.

Beyer A., 2012, « Le port dans la négociation métropolitaine : l'exemple de Bâle », *L'Espace géographique* 3/ 2012 (Tome 41), p. 252-265

Chadoin O., Godier P. et Tapie G., 2000, *Du politique à l'œuvre : Bilbao, Bordeaux, Bercy, San Sebastián. Systèmes et acteurs des grands projets urbains et architecturaux*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Cozic B., 2012, « Les relations ville-port à Rio de Janeiro : entre difficultés et perspectives de développement », *Confins*, n° 15, <http://confins.revues.org/7737> ; DOI : 10.4000/confins.7737

Ducruet C., 2008, « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeog : European Journal of Geography* [En ligne], <http://cybergeog.revues.org/17332> ; DOI : 10.4000/cybergeog.17332

Elias A., 2011, « Desafíos de los puertos públicos del Litoral », Encuentro Argentino de Transporte

Fluvial, Bolsa de comercio de Rosario, avril 2011

Emelianoff C., 2008, « Enjeux et figures d'un tournant urbanistique en Europe, Responsabilité et environnement », *Annales des Mines*, n° 2, octobre, p. 15-20

Forget M., 2011, "*Le Paraná argentin, un fleuve du Nouveau Monde*", Thèse de Doctorat en Géographie et Aménagement du Territoire, Université Lyon 2, Bravard JP (dir) et Velut S. (dir), 565 p.

Forget M. 2012, « Transport et recompositions urbano-portuaires sur le Paraná Le cas de Rosario (Argentine) », *L'Espace géographique*, 2012/3 Tome 41, p. 210-222.

Gotlieb C., 2003, « Une enfilade de parcs le long du Paraná ». *Diagonal*, no 163, p. 52-55.

Municipalidad de Rosario, Secretaria de planeamiento, Dirección general de Ordenamiento Urbano, 2007, Plan Urbano de rosario (PUR), p.92 [en ligne] http://www.rosario.gov.ar/sitio/arquitectura/urbanismo/plan_urbano4.jsp

Muñoz Menna J.C. (2012) « El transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná ». *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario*, n° 1515, p. 28-32. <http://www.iadb.org/intal/italcdi/PE/2012/10020.pdf>

Rodrigues-Malta R., 2004, « Une vitrine métropolitaine sur les quais, villes portuaires au sud de l'Europe », *Annales de la recherche urbaine*, n° 97, p. 92-101

Veltz P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, PUF, 262 p.

Vivant, E., 2008, « Du musée-conservateur au musée-entrepreneur », *Téoros*, vol. 27, n° 3, p. 43-52.