

17_01_2022

RESTAURER L'INTUITIF

DÉMOCRATISATION DU LITTORAL DE VALPARAÍSO

PAULINE VIENNOT-BOURGIN



Abstract

Le rapport entre société urbaine et littoral est un sujet millénaire en perpétuelle évolution. Ces espaces d'interface où se rencontrent la terre et l'eau sont le lien entre l'urbain et les opportunités du monde aquatique. En conséquence, ils sont aujourd'hui au carrefour de nombreux enjeux primordiaux (de densification, mobilité, régénération, gestions des ressources) dans les villes modernes.

Nos espaces urbains contemporains sont liés à ces territoires par les strates historiques successives laissées par l'évolution des relations entre la ville et l'eau.

Lieu d'établissement pour les premiers villages, délaissés ensuite aux profits des industries et des ports, les rivages sont désormais sujet à une nouvelle dynamique de reconquête dans les villes du monde entier.

Ces dernières sont à la recherche d'un nouvel équilibre avec leur ressources maritimes, et demandent la réintégration des littoraux dans leur tissu urbain, alors que les ports et usines, stigmates de l'ère industrielle, empêchent encore cette reconnexion.

Les villes à la reconquête de leur littoral sont nombreuses, et chacune doit inventer des solutions suivant son histoire et son contexte. Valparaíso, métropole portuaire chilienne de premier rang, s'inscrit aujourd'hui dans cette liste d'espace urbain en mal d'interaction avec son identité océanique.

Le front de mer de Valparaíso, tantôt espace de travail pour la majorité porteños, est devenu depuis le 20ème siècle un espace privatisé par l'industrie du fret maritime.

L'harmonie de la ville est brisée par l'amputation de son front de mer, et par l'injustice spatiale qu'induit la restriction de l'accès à l'océan. En conséquence, c'est aujourd'hui une ville secouée par des conflits urbains entre privatisation et démocratisation, stratégies politiques / économiques et revendications populaires.

Cette recherche s'intéresse à l'importance des liens entre l'océan Pacifique et la ville - et ses habitants - de la commune de Valparaíso, et entreprend de démontrer la dimension sociale et urbaine que peut avoir l'espace côtier. La finalité de cette étude étant de parvenir à tracer des pistes de réflexion en vue de l'élaboration d'une réponse architecturale ou urbaine au mal-être populaire créé par les conflits d'usage du littoral.

On démontrera dans ce travail que Valparaíso doit réinventer son littoral afin de retrouver un équilibre économique, social, politique, commercial et écologique pérenne.

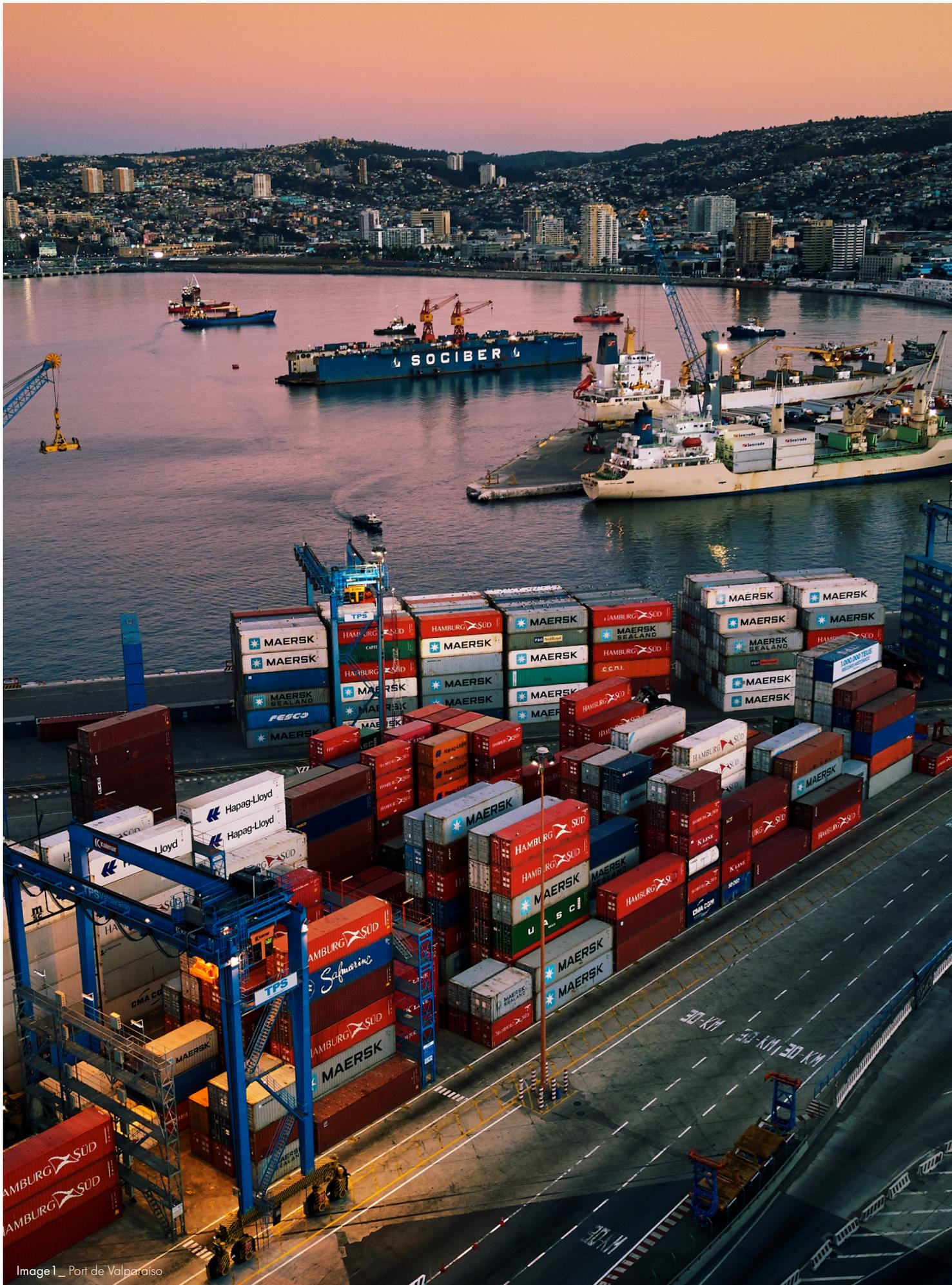


Image 1 _ Port de Valparaíso



Le dixième coup n'a pas fini de sonner que je suis déjà dressée sur mon lit ; j'ouvre les rideaux, j'exulte en l'embrassant tout entier du regard. Au pied de mes fenêtres, infini, couvert de barques colorées, frétilant sous le vent incessant. Mon cher Pacifique.

Mon téléphone vibre, Irene m'attend.

Il fait si chaud. Le nom mapuche de Valparaíso est Alimapu : «La Terre brûlée», et l'on comprend rapidement pourquoi une fois le nez dehors.

Je dévale la colline, au pied de laquelle je m'engouffre dans un minibus étiqueté «Viña del Mar».

Les banquettes en simili cuir cuiraienent un œuf. A peine assise je suis déjà en sueur, et le trajet jusqu'à la plage est encore long.

Je tourne mon regard vers l'océan, auprès duquel je devine qu'il fait si bon, si frais, pour peu qu'on ait les pieds dans l'eau. «Foutu port et foutu métro» je ne peux me retenir de murmurer : «Foutu, foutu, foutu port».

Valparaíso
14/06/2019

Introduction

Valparaíso, ou « Valpo » comme la surnomme ses habitants, est une des principales villes portuaires d'Amérique du Sud.

Sur la côte Pacifique du plus long pays du monde, elle marque la rencontre et la transition entre les deux Chili ; celui du Nord désertique et aride et celui du Sud verdoyant et glacé.

Logée sur des collines formant un amphithéâtre naturel, à deux pas de la cordillère des Andes, elle fait face à la baie de Valparaíso et à l'Océan Pacifique.

Ses maisons de bois et de tôle s'amoncellent avec une étonnante résilience dans les hauteurs, composant un immense puzzle coloré sur lequel s'élancent les vieux ascenseurs. Les ascensions, les embouteillages et les concerts improvisés rythment les journées de cette grande fourmilière. Toutefois, un élément vient briser cette harmonie qu'entretient Valparaíso avec son environnement : cette ville, née de l'océan et tournée vers l'horizon, est coupée du Pacifique. On le sent, on l'entend, on assiste perpétuellement au spectacle des vagues, mais il est inaccessible.

On vit Valparaíso en spectateurs du Pacifique, depuis un hémicycle irrémédiablement coupé de la scène.

Car le port, tantôt employeur d'une large partie de la population, est devenu hermétique à la ville. Il forme désormais une barrière, une frontière infranchissable entre l'océan et les porteños.

Valpo n'est soudain plus une ville côtière exotique, mais un bassin d'emploi, une cité productive où les mots maîtres sont efficacité et productivité.

Valparaíso nous plonge au cœur du débat sur l'accès au littoral dans les villes portuaires, et nous pousse aux questionnements suivants :

Pourquoi est-il primordial de connecter tissu urbain et littoral ?

Quelles sont les conséquences de la rupture de ce lien ?

Comment et pourquoi « Le bijou du Pacifique » a fini par être séparé de son océan ?

Comment briser des barrières érigées par la main de l'homme, et utiliser les ports comme nouveaux outils d'émancipation des populations locales ?

Dans un premier temps, on s'interroge sur les mécanismes dont ce port est l'héritier et le stigmate, et sur les phénomènes sociaux-spatiaux qu'il génère. On s'intéresse à la question de barrière et aux concepts auxquels elle fait échos : l'injustice spatiale, le droit à la ville et le droit à l'océan. On utilise alors l'ensemble de ces concepts afin de décrypter l'évolution et la problématique des villes-portuaires du 21^{ème} siècle.

Dans un second temps, on réalise une analyse de Valparaíso même. Après une contextualisation géographique, historique et sociale de la ville, on décortique et critique la ville et son fonctionnement, par le détail du port et la lecture du transept.

Dans un dernier temps, en vue de réaliser une proposition architecturale aux problématiques soulevées, on étudie les différentes politiques mises en place dans des villes parties à la reconquête de leur littoral. Ports déplacés ou compénétration du tissu urbain et du système portuaire, on dresse dans ce travail un inventaire des outils et des stratégies élaborées sur les littoraux, tout en tâchant d'en tirer les enseignements nécessaires à l'élaboration d'un projet sur mesure pour Valparaíso.

1544

Valparaíso port officiel de la capitale du royaume du Chili

1876

Construction du quai fiscal premiers grands travaux avec des grues et gare portuaire ; essor de l'industrie du salitre

1914

Événement historique Ouverture du canal de Panama

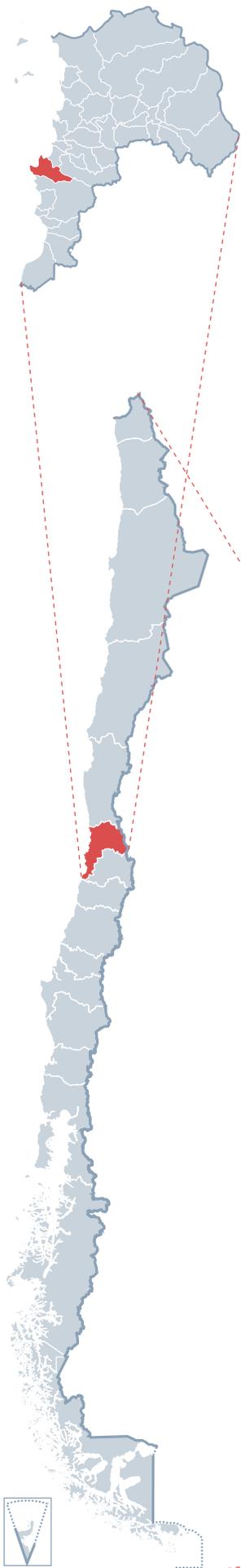
1931

Finalisation des grands travaux du port (forme actuelle)

Création de « Empresa Portuaria de Chile » (EMPORCHI) Elle prend en charge l'exploitation et l'administration des principaux ports publics du Chili

2003

Site du patrimoine mondial de l'UNESCO



CARTE D'IDENTITÉ DE LA VILLE

Nom_ VALPARAÍSO

Surnom_ LA JOYA DEL PACIFICO (LA PERLE DU PACIFIQUE) OU VALPO

Coordonnées_ 33°03'S 71°37'W

Pays_ CHILI

Région_ VALPARAÍSO

Province_ VALPARAÍSO

Date de fondation_ 1536

Superficie communale_ 401,6 KM2

Superficie urbaine_ 37,32 KM2

Population citadine_ 284 630

Métropolitaine_ 930 220

Nom_ PORTEÑOS

Time-zone_ UTC-4

Climat_ SUPRA-MÉDITERRANÉEN (CSB)

Maire actuel_ JORGE SHARP



Le port créé 5 800 emplois directs et 8 900 indirects



Chaque année, 150 000 touristes accostent à Valparaíso



Le 29 juin se célèbre la San Pedro, saint patron des pêcheurs



En 2020, le port de Valparaíso a géré 8.309.614 T de marchandises



Illustration 1 – Localisation de Valparaíso



Valparaíso
Paseo en
Malecón

Propiedad de C. Krainger & Cia. Valparaíso-Santiago-Concepción.

Image 2 – Bordure maritime de Valparaíso en 1903



Image 3 _ Bordure maritime de Valparaíso en 2019

Table des matières

Abstract

Introduction

Chapitre I

La coupure

1. Les frontières ; Éléments physiques et conceptuels

- 1.1. Lisière, Barrière, Frontière 15
- 1.2. Les frontières urbaines 17
- 1.3. Frontières urbaines et droit à la ville 19

2. Justice spatiale sur le littoral urbain

- 2.1. Droit du littoral – Droit à l’océan 22
- 2.2. Évolution de la relation entre villes et rives urbaines 23
- 3.1. Évolution de la relation ville-port - Les ports comme frontière 25
- 3.2. Typologies des villes portuaires 28
- 3.3. Enjeux des fronts de mer urbains au 21ème siècle 29

Chapitre 2

La frontière de Valparaíso

1. Contexte

- 1.1. Géographique 35
- 1.2. Urbanistique 37
- 1.3. Historique 41
- 1.4. Patrimonial 44
- 1.5. Philosophique 47

2.	Évolution de la justice spatiale à Valparaíso	
2.1.	Contexte maritime	50
2.3.	L'histoire des pêcheurs de la caleta Jaime	64
3.	Le port	
4.	Le fonctionnement de Valparaíso	

Chapitre 3

Rompre la barrière

Conclusion

Bibliographie

Iconographie

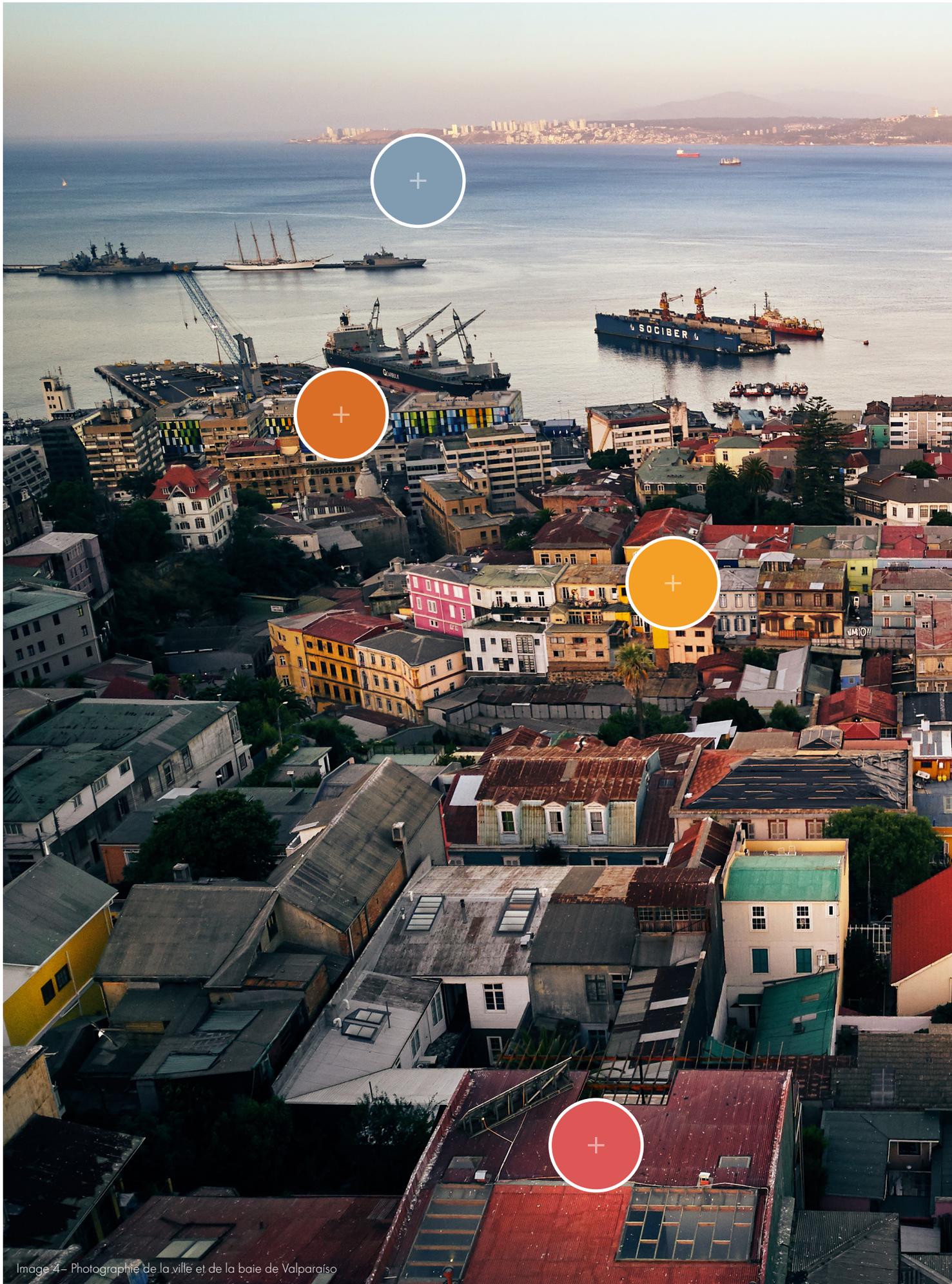


Image 4 – Photographie de la ville et de la baie de Valparaíso



#D9D0C7
L'environnement

#8BA1B6
L'océan

#D96704
Le port

#F29F05
L'interface

#D94E4E
La ville

Chapitre I

La coupure

Au cours du 20^{ème} siècle, le port chilien de Valparaíso se converti en une frontière urbaine et infrastructurelle entre la ville et l'océan.

Port Sud-Américain de premier rang entraîné dans la globalisation, il évolue rapidement afin de répondre aux exigences d'efficacité et de compétitivité du monde du fret maritime modernisé : conteneurs, porte-conteneurs surdimensionnés, grues et portiques, spécialisation des terminaux, accélération des cadences et baisse des effectifs. Les révolutions technologiques et logistiques modifient radicalement l'espace portuaire, et le forcent à l'expansion. Par ailleurs, le port n'est plus un point terminal, mais le nœud d'un réseau intermodal complexe étendu au territoire environnant, et il est ainsi connecté aux lignes de trains et aux autoroutes. La zone portuaire devient le maillon d'une chaîne de transport continu.

Douanes, clôtures, zones sous haute surveillance, rails de trains, et avenue Errazuriz ... Tous ces éléments ont construit un espace littoral impraticable pour les habitants de Valparaíso, qui se sont petit à petit vus séparés et privés de l'accès à l'océan dans la baie, qui faisait pourtant partie de leur quotidien. Une frontière est apparue dans la ville - ou plutôt au cœur de la ville, car la topographie de Valparaíso confère au bord de mer un rôle névralgique.

Au-delà d'avoir constitué un simple obstacle physique, cette frontière a eu (et a encore aujourd'hui) des répercussions économiques, sociales, politiques, culturelles, et sur la façon des porteños d'habiter la baie de Valparaíso.

C'est cette conviction, devenue hypothèse de travail, qui constitue la thèse que ce travail entend défendre et illustrer : que les frontières urbaines engendrent des situations qui ne sont pas sans conséquences sur les relations entre habitants, et le fonctionnement urbain lui-même, car *«les coupures urbaines sont beaucoup plus nombreuses et leurs impacts bien plus profonds qu'on le croit d'ordinaire»* [1].

Afin de mieux appréhender les impacts sociaux, culturels et économiques de la frontière créée par le port de Valparaíso, on s'appuie dans un premier temps sur une revue de littérature afin de se familiariser et de définir clairement la frontière (et ses conséquences), en tant qu'élément physique et conceptuel.

On confronte dans un second temps cette notion de frontière urbaine aux questions de justice spatiale et de droit commun dans les espaces littoraux, entre autres par l'étude de l'évolution de la relation entre villes et rives.

Pour finir, on décrypte la relation entre tissu urbain et front de mer dans les villes portuaires, pour comprendre le rôle du port dans la construction (ou la destruction) de la justice spatiale sur le littoral.

1. Les frontières ; Éléments physiques et conceptuels

1.1. Lisière, Barrière, Frontière

Afin d'appréhender la frontière, il faut d'abord la définir. Et des nuances sémantiques qui parfois semblent floues comme frontière, barrière et lisière doivent être clarifiées, afin de révéler toute leur importance. Car si les extrémités et les bordures sont omniprésentes, elles sont loin d'être homogènes. Et si le port de Valparaíso est en tant que frontière un élément hermétique et étouffant, il générerait un espace enrichissant s'il se présentait en tant que lisière.

Les divisions et l'espace

Les divisions (et par extensions les unions) sont inhérentes à l'espace et aux sociétés dans lesquelles nous évoluons comme le rappelle cette phrase de Leonard de Vinci :

«From east to west there is a division at every point» [2]

L'espace est un enchaînement infini de discontinuités, d'identités et d'éléments qui se s'éparent et se mêlent ou s'opposent à leurs extrêmes, à la « lisière » de leur territoire. Rivières, cols de montagnes, bord de mer, clôtures, architectures différentes, nouvelle langue. Autant de divisions spatiales ou conceptuelles qui fragmentent notre expérience de l'espace et le délimitent, lui donnant par la même occasion une échelle et une dimension humaine. Comme l'écrit E. Lupo:

«Notre espace contemporain n'a pas de limites. (...) Mais, même si l'espace moderne est illimité, il n'est pas continu ; il est fait de morceaux, de fragments, de restes qui ont une continuité sans être continus. Les unions sont faites par des liens» (traduit de l'anglais) [2]

Traverser l'espace, c'est se confronter à des identités différentes. Et là où elles se rencontrent, on trouve la lisière, zone de démarcation naturelle, mentale ou infrastructurelle [2] et espace de coexistence qui marque la fin d'une chose et le début d'une nouvelle.

La lisière

La lisière se définit comme l'espace entre « les choses ». Mais la nature des choses peut être infiniment variée. La lisière est un concept intellectuel, produit par l'esprit, qui distingue une délimitation dans un court d'eau, une route ou un quelconque autre élément matériel ou intangible.

La première définition qu'on en trouve est donnée par E. Lupo dans « Breaking Border » :

« Il est difficile de décrire ce qu'est une lisière car il s'agit souvent d'un lieu aux multiples dimensions, dont beaucoup ne sont pas immédiatement perceptibles. Par exemple, dans nos villes, nous pouvons la dépasser chaque jour lorsque nous traversons un passage à niveau ou que nous passons sur un pont. De même, la lisière est aussi un lieu à la marge qui sépare différentes zones ou isole des lieux protégés de zones extérieures indéfinies. Dans certains cas, elle peut être associée à un élément naturel tel qu'une rivière ou une montagne, qu'on identifie comme une barrière insurmontable mais clairement perceptible. D'autres fois, elle peut être assimilée à un objet ou à un élément physique tel qu'une infrastructure. » (traduit de l'anglais) [2]

La lisière est une invention de l'homme, qui lui permet de donner une dimension rassurante à son environnement. Car comme le souligne Bauman ([2]), la distinction permet de créer l'appartenance à un endroit, par la définition d'une identité différente de celle de « l'autre côté ». Ainsi bordée d'identités, la lisière devient l'espace où toutes les caractéristiques et les particularités des éléments qui en composent le périmètre sont représentées et où se forme une identité unique et forte. C'est un lieu où l'on trouve un haut degré de « diversité », et qui par cette caractéristique crée la cohésion entre ses éléments limitrophes. C'est un espace hétérogène qui tisse des liens indéfectibles entre les espaces qui lui sont tangents.

Les lisières sont indispensables à notre orientation, à la construction de notre identité et de notre sentiment d'appartenance à un lieu ou à une communauté. Elles offrent une valeur perceptible, une dimension mesurable de l'espace, qui génère un sentiment de sécurité et de compréhension.

À l'image de la membrane d'une cellule, ce sont des espaces qui doivent être à la fois franchissables mais suffisamment résistants pour préserver l'univers qu'ils abritent.

Mais sans un juste équilibre entre porosité et résistance, les lisières disparaissent ou se transforment en frontières, ce qui a de lourdes conséquences pour leurs éléments limitrophes. Si l'on efface cette transition, il n'y a plus d'identités. Si on la rend hermétique, on rompt le dialogue entre les éléments limitrophes et ils entrent en conflit, créant alors une frontière.

Illustration 2 - Lisière vivante vs frontière

Car la frontière n'est pas une simple limite comme le précise Susan Handy dans *Handbook of transport and the environnement*. Elle n'a pas seulement pour effet de « distinguer des espaces, elle les éloigne, les isole et crée une sorte d'effet répulsif à ses abords » [3].

Contrairement à la lisière, qui joue un rôle de barrière mais qui effectue une transition, la frontière provoque l'exclusion et la séparation. C'est une rupture continue qui ne devient espace que lors de ses points de franchissement.

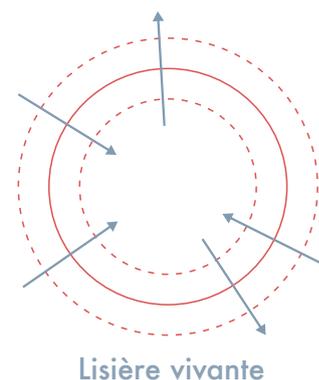
Les littoraux, à l'interface entre l'eau et la terre, et entre les villes et l'eau, sont un flagrant exemple de lisière qui peut se transformer en frontière.

Ils doivent assurer la transition entre deux éléments géographiques, créant ainsi une identité forte et unique qui ne se retrouve plus ni dans l'un ni dans l'autre.

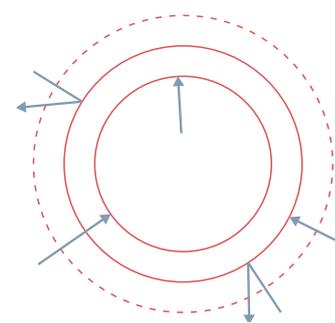
Si toutefois, à la suite de l'industrialisation, ils « sont artificialisés et perdent leur rôle de tampon entre terre et mer » [4] ils endossent un rôle de frontière et séparent au lieu de rassembler.

Ainsi, pour autant que les lisières soient parfois des éléments avec lesquels l'homme lutte par instinct, ce sont des éléments constructifs et inhérents à notre perception et notre conception de l'espace. Elles sont nécessaires et enrichissantes. Les frontières elles, sont une dérive de la lisière. Asphyxiantes, elles détruisent le dialogue entre les espaces limitrophes et nourrissent le conflit par l'aparté et la ségrégation.

Au sein des villes, l'apparition de frontières dites « urbaines » peut générer ces mêmes phénomènes entre différents éléments, et créer des divisions là où il y avait avant réunion.



Lisière vivante



Lisière morte

1.2. Les frontières urbaines

Dans un premier temps, il s'agit de préciser ce que l'on entend par « frontières urbaines » dans ce travail. Dans le livre "Breaking Border" d'Elisabeta Lupo, on trouve la définition suivante de la notion de frontière :

«La frontière représente une limite physiquement construite, contrôlée et occasionnellement franchissable. C'est un mur construit par l'Homme pour des raisons socio-politiques. Son but est de séparer des lieux, des personnes, des cultures qui sont souvent très similaires. C'est un signe conçu a priori sur une carte qui modifie les valeurs objectives d'une zone ou d'une ville. C'est un élément qui marque nettement la fin d'une réalité spécifique et le pas vers un autre monde.» (traduit de l'anglais) [2]

Cette définition s'adresse aux délimitations d'espaces politico-sociaux visant à limiter les échanges matériels tels que les douanes, les murs et les séparations territoriales, terrestres, maritimes et aériennes. Des ruptures sélectives dans l'espace, perméables à certains et hermétiques aux autres, à l'image du mur de Berlin, ou de la zone de démilitarisation entre les deux Corées.

La frontière géographique possède ainsi trois fonctions essentielles, que l'on met ici en évidence :

1_ «Une frontière est une construction territoriale qui « met de la distance dans la proximité» [5]

Nous sommes des êtres spatialement tout autant que socialement et historiquement situés. Ce sont autant de dimensions sur lesquelles les frontières imposent une distanciation, un éloignement, contredisant la proximité originelle.

L'apparition de la frontière met en place des mécanismes d'appropriation et de domination au travers d'une démarcation d'ordre matériel (murs, fossés, barrières, etc.) et conceptuel (normes, représentations, etc.).

2_ Une frontière filtre et contrôle les flux afin d'assurer une maîtrise du territoire.

Selon les circonstances, les flux qui traversent les frontières peuvent être modulés, et la frontière être ainsi plus ou moins perméable. Elle garde toutefois la fonction de tri-sélectif des éléments la traversant (marchandises, humains, flux financiers, etc.).

3_ Une frontière institue une distinction entre ses espaces limitrophes.

Elle introduit un dedans et un dehors. Elle inclut et elle exclut, en signant la fin d'un territoire et le commencement d'un autre. Par le démarquage, elle crée l'identité territoriale, et par opposition l'altérité, l'étranger.

Les éléments auxquels on s'intéresse dans ce travail ne sont pas les postes de frontières ni même les frontières politiques, lieux d'affirmation du pouvoir politique et du contrôle. Ce sont les éléments architecturaux ou infra-structuraux urbains, tels que les ports, les autoroutes, les usines ou les aéroports qui créent des fractures dans l'espace.

Dans certaines circonstances, ils se révèlent frontières urbaines, car bien que ce ne soit pas l'objectif pour lequel ces installations ont été édifiées elles fractionnent l'espace analogiquement à des frontières matérialisées entre états souverains. Ainsi,

« Lorsque les discontinuités territoriales qui traversent la ville deviennent suffisamment fortes pour séparer et pour éloigner les citoyens les uns des autres, le concept de frontière dans la ville (ou de frontière intérieure) acquiert pertinence et signification. » [6]

On peut illustrer ce propos par l'exemple des routes, qui sont aménagées afin d'établir des circulations de biens et de personnes, et de connecter des territoires éloignés. Cependant, les voies trop passantes peuvent se transformer en « frontières » comme on peut le constater dans l'article *L'intégration urbaine des infrastructures de transports* [3].

Selon l'auteur, les routes « tiennent lieu d'obstacles et divisent le tissu urbain dans sa lecture, sa pratique ou son vécu » [3]. Elles impactent directement la vie urbaine (bruit, pollution, accidents, espaces réduits, déplacements contraints, paysages défigurés) et en découle une désaffection des modes de transport actifs, la diminution des relations de voisinage, la dégradation du cadre de vie et de la santé humaine. Ce sont les « effets de coupure ». Ainsi, l'ouvrage n'est initialement pas conçu comme une frontière, pourtant son apparition a des conséquences sur son environnement analogues à celles de frontières souligné plus haut : distanciation, filtrage et distinction.

L'enquête de Donald Appleyard [1], réalisée à l'Université de Berkeley, démontre l'impact néfaste de la circulation sur la vie alentour : « *Les habitants de la rue à fort trafic ont trois fois moins d'amis et deux fois moins de connaissances dans leur quartier que les riverains de la rue à faible trafic, et non seulement les relations entre les rives de la voirie sont affectées, mais aussi les relations sur chaque rive. De plus, alors que les premiers vivent confinés dans leurs appartements, les seconds considèrent que la rue fait partie de leur territoire personnel.* »

L'apparition d'un élément brouillant, dangereux et contraignant a ainsi un impact démontré sur la population alentour, et rompt les liens inhérents à la vie urbaine.

Gares, usines, hôpitaux, ports, zones commerciales, aéroports, casernes ... Si ces projets sont des nécessités indéniables pour les villes, ils sont dans certains cas élaborés en priorisant leurs aspects pratiques et fonctionnels propres, et en négligeant l'intégration urbaine.

Ce sacrifice entraîne la dégradation de la qualité de l'espace alentour, parfois à l'échelle d'une rue ou d'un quartier (ex : voies de trains dans Lausanne), et parfois à l'échelle de l'ensemble de la ville entière (ex : port de Valparaíso).

Conséquence de leur architecture, de leur typologie et du désintérêt pour l'intégration dans le tissu urbain et le territoire, ces objets dessinés dans et pour la ville, se retournent contre elle et se convertissent en fractures urbaines aux conséquences sociales, économiques et politiques.

Ainsi, en réinterprétant légèrement la proposition de Mme Lupo on obtient la définition suivante des « frontières urbaines » :

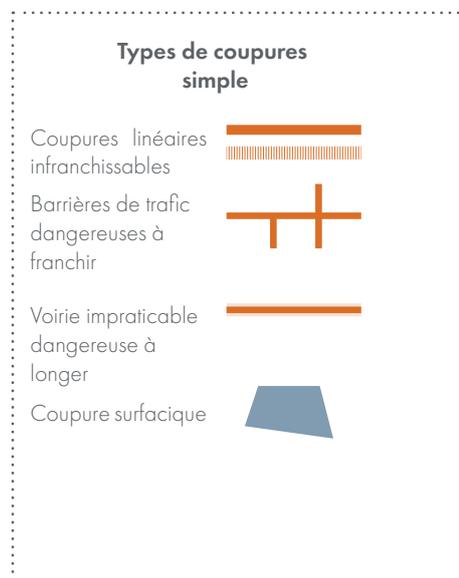
La frontière urbaine représente une limite physiquement construite, contrôlée et occasionnellement franchissable. C'est une installation construite par l'homme, pour des raisons sociales, politiques et économiques, négligeant la cohésion du tissu urbain, ce qui a pour conséquence de séparer des lieux, des personnes, des cultures qui sont souvent très similaires. C'est un élément qui marque nettement la fin d'une réalité spécifique et le pas vers un autre monde.

En fonction de(s) l'élément(s) frontières, ces coupures peuvent adapter différentes typologies, classifiées comme suit par Frédéric Héran dans *La ville morcelée* :

Illustration 3 - Typologies de frontières simples et composites

A Valparaíso, la lisière entre l'espace maritime et l'espace terrestre de la ville s'est imperméabilisée avec la construction du port et de ses infrastructures.

Or l'espace nautique d'une baie urbanisée est un espace public de la ville, comme on le



constate par exemple à San Sebastian en Espagne, où ont lieu de nombreuses activités culturelles dans la baie comme la régata de la Bandera de La Concha, les feux d'artifice ou la course kontaxo abordaia. Ces fêtes populaires participatives nourrissent la culture et l'identité de la ville et participent à la cohésion sociale.

La baie de Valparaíso est ainsi, au même titre que la baie de la Concha, un espace commun pour cette population de pêcheurs et de voyageurs, nécessaire à l'expression de leurs traditions.

On peut alors parler de frontière urbaine, car ces éléments sont individuellement des frontières, et composent ensemble une véritable muraille entre la ville et l'eau.

Selon la classification de F. Héran, on peut identifier une triple frontière composite sur le littoral porteños. Celle-ci est formée de deux coupures linéaires (l'avenue Errazuriz et les voies de chemin de fer) et d'une coupure surfacique composite (l'espace portuaire).

Typologie de la coupure

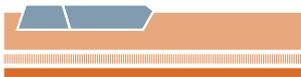


Illustration 4 - Typologie de la coupure de Valparaíso

Cette frontière au cœur de la ville questionne le droit des porteños à disposer des ressources de leur ville :

En quel nom cet élément prive-t-il la population de son droit commun ?

Quels outils politiques employer pour réclamer la restauration de cet espace public ?

L'étude du débat sur le droit à la ville et la justice spatiale, mené par des philosophes comme Henri Lefebvre et E.Soja, permet de trouver quelques éléments de réponse à ces questions.

1.3. Frontières urbaines et droit à la ville

J. Borja donne la définition suivante de la ville, qui décompose la ville « urbs » en une composition entre civitas et polis. A l'âme sociale de la ville (civitas) se mêle l'expression de la conscience collective (polis) :

« La ville est donc urbs, concentration de population et civitas, culture, communauté, cohésion. Mais c'est aussi la polis, lieu du pouvoir, de la politique comme organisation et représentation de la société, où s'expriment les groupes de pouvoir, les dominés, les marginaux et les conflits». (traduit de l'espagnol) [7]

Les pouvoirs et les dominations dans la ville se manifestent physiquement par le biais des frontières urbaines (entre autres). L'espace urbain est ainsi devenu la scène d'une cohabitation conflictuelle entre éléments antagoniques.

D'un côté, la ville, le tissu urbain et ses habitants, synonymes de culture, échange et mouvement. De l'autre, les frontières urbaines, instigatrices d'enfermement, de rupture et de conflits.

Les villes sont des centres de vie sociale et politique où s'accumulent non seulement les richesses mais les connaissances, les techniques et les œuvres. La ville est le lieu de la civilisation. L'organisation sociale et gouvernementale évoluée, le centre économique, commercial. C'est un espace de rencontre et d'interactions.

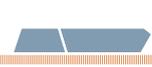
Les échanges de biens, de savoirs et la confrontation à l'inconnu affirment la ville comme lieu de l'intégration par excellence. Sa pratique fonde une identité basée sur le mouvement, la fluidité, l'accessibilité, l'interaction et la communauté : la citadinité.

Support substantiel de cette forme d'habiter, la mobilité s'impose comme droit indispensable du citoyen.

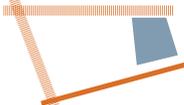
A l'inverse, la frontière contraint fondamentalement le mouvement. Elle s'oppose à la mobilité en ségrégant et en discriminant spatialement des individus ou des collectivités, et

Types de coupures composites

 Faisceau de coupures linéaires

 Coupures linéaires et surfaciques composites

 Voirie impraticable traversant une coupure linéaire ou des coupures surfaciques

 Diverses coupures entourant un quartier enclavé

par conséquent à la vision idéale d'une cité globale et solidaire. Les frontières génèrent des systèmes spatiaux originaux qui rompent l'organisation primaire de l'espace géographique, et créent la tension. Par leur seule existence les frontières urbaines créent la ségrégation urbaine et la fragmentation sociale et spatiale. De plus, le droit à la ville des citoyens (généralement les plus pauvres) est attaqué par la création d'injustices spatiales.

La coexistence de ces deux entités, la civitas et les frontières (exercice des pouvoirs) au sein de l'espace urbain devient source de tensions, de crises d'identités et d'affrontements, voire de violences comme le souligne R. Escalier dans son article *Les frontières dans la ville, entre pratiques et représentations*. [6]

Si elles existent depuis toujours, les frontières urbaines se sont multipliées avec l'essor de l'industrialisation, détruisant la citoyenneté et le tissu urbain préexistant, comme le remarque Lefebvre dans « Le droit à la Ville ».

« Là où préexiste un réseau de villes anciennes, l'industrie l'assaille. Elle s'empare du réseau, le remanie selon ses besoins. Elle attaque aussi la ville (chaque ville), lui livre l'assaut, la prend, la ravage. Elle tend à briser les noyaux anciens en s'en emparant. » [8]

Quand Lefebvre évoque l'industrie, il sous-entend les infrastructures industrielles telles que les usines, entrepôts, voies routières et ferroviaires, bureaux, etc.

En plus de devenir des démarcations, ces éléments engendrent des effets qui perdurent et s'étendent dans les représentations et les pratiques au-delà des acteurs qui les ont établis. Elles « brisent » l'unité de la ville en interférant avec son fonctionnement primitif. La rupture ségrégationniste et discriminatoire de l'espace engendre la réduction de la mobilité, la désaffection des modes actifs et la dégradation de la relation au cadre de vie et entre citoyens. Elle provoque l'appauvrissement de l'espace urbain.

Cet appauvrissement est selon Lefebvre une conséquence d'un usage détourné de la ville, qui n'est plus utilisé pour sa « valeur d'usage » mais pour sa « valeur d'échange ». La valeur d'usage étant « l'usage propre de l'objet, selon ce qu'il a de spécifique » et la valeur d'échange « l'usage d'un objet pour l'échange, sa valeur monétaire ».

Or pour le philosophe, l'espace de la ville est à la fois le produit, l'outil, et l'enjeu des rapports sociaux. C'est une « œuvre », habitée et appropriée, dont la valeur d'usage doit primer sur la valeur d'échange.

Solliciter la valeur d'usage de l'espace urbain, c'est faire valoir son droit à la ville, au sujet duquel Lefebvre écrit :

« Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à l'œuvre (à l'activité participante) et le droit à l'appropriation (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville. [8] »

Cette nuance entre droit à l'appropriation et droit à la propriété est à l'origine des conflits comme celui de Valparaíso . L'espace littoral était un droit commun, que pouvaient s'approprier les porteños (par exemple les pêcheurs), mais qui n'était en aucun cas une propriété. Propriété commune a été confondue avec absence de propriété, ce qui a entraîné une privatisation de l'espace par l'industrie.

Car le développement du capitalisme a encouragé la valeur d'échange. Il a introduit le marché, qui réduit les rencontres à de l'échange dans l'urbain, caractérisé par la rencontre et la simultanéité. Un des symptômes de la ville utilisée plutôt que vécue ce sont les frontières urbaines.

Sous l'usage marchand, la qualité de l'espace urbain se dégrade et la ville perd en valeur d'usage. Les frontières urbaines créent la ségrégation et l'éclatement, et ce sont les classes les plus pauvres de la société qui subissent les conséquences de cette crise identitaire de la ville.

Lefebvre propose la réhabilitation de la valeur d'usage par l'abolition de la propriété privée des moyens de production, par une planification de la croissance qui ne soit plus économique mais sociale. Abolir les frontières urbaines dans la ville est un enjeu primordial pour rétablir la valeur d'usage de l'espace public.

Par ailleurs, la notion de droit à la ville est étroitement liée à celle de justice spatiale, qui est la formulation du droit à l'appropriation (et non à la propriété) de la ville par tous ses habitants. La justice (et ainsi la justice spatiale) est l'essence d'une société « bien-ordonnée », qui défend le bien-être des citoyens. C'est un élément incontournable de la création d'une ville où les habitants sont heureux, et c'est aujourd'hui une quête « politique vitale » selon E. Soja [9], qui écrit :

"Seeking to increase justice or to decrease injustice thus becomes a fundamental objective in all societies, a foundational principle for maximizing human dignity and fairness." [9]

La notion de justice spatiale permet de mettre en relation deux éléments fondamentaux :

- Le concept de justice, qui regroupe à la fois démocratie, égalité, citoyenneté et droits civiques.
- La spatialité des êtres humains, pour qui l'Espace est une force active qui façonne leur expérience de la vie.

Ces deux notions étant fondamentalement liées, il faut donc penser (entre autres) la justice par le territoire et sa dimension géographique, car l'injustice spatiale nourrit les mécanismes de l'injustice sociale comme l'écrit J. Rawls :

" The geographies in which we live can have both positive and negative effects on our lives : they are not just the background or a neutral physical stage for the human drama weather filled with material and imagined forces that affect events and experiences, forces that can hurt us or help us in nearly everything we do, individually and collectively." [10]

Si les inégalités géographiques vont de l'échelle du corps humain (avortement, obésité, manipulations) jusqu'à celui de la planète (tiers monde, changement climatique), l'inégalité à l'échelle de l'habitat (citadine, régionale) a aussi un impact direct sur nos quotidiens. Par les ségrégations qu'elles génèrent, les injustices spatiales détériorent l'espace urbain et privent les habitants de leur droit à la ville.

Pour défendre le droit à la ville, parler de justice spatiale permet d'éveiller une nouvelle lutte, une forme d'activisme et de mobiliser les forces sociales du spectre politique.

Les frontières urbaines sont la matérialisation extrême de l'injustice spatiale. Elles sont antinomiques à la justice spatiale et au droit à la ville.

A Valparaíso, c'est le port qui incarne la prise de possession de l'espace comme valeur d'échange. Par la privatisation du littoral, il fait fi du droit à la ville et détruit la justice spatiale de la ville, en défavorisant les classes sociales les plus pauvres et en réduisant leur expérience de la ville.

Par la ségrégation qu'il génère, il instaure l'injustice spatiale dans la baie, et détruit le droit à la ville et à l'océan des habitants.

2. Justice spatiale sur le littoral urbain

2.1. Droit du littoral – Droit à l’océan

L’intérêt pour la démocratisation légale du rivage a suivi l’évolution du rapport et de l’intérêt de la société à celui-ci. Or, comme on va le démontrer, cette relation n’a pas été constante à travers les époques, et ne s’est renforcée que depuis quelques siècles.

Les sociétés occidentales ayant exporté leurs mœurs avec la colonisation, puis la mondialisation, le rapport des villes Sud-Américaines à leur littoral a été fortement influencé par les tendances européennes.

On s’intéresse ainsi à l’évolution de la relation de la société au rivage en France, afin de comprendre l’intérêt mondial moderne pour les littoraux

Car si aujourd’hui des littoraux sont un lieu de vacances pour toutes les classes sociales et bien que ces territoires soient étroitement liés au développement des sociétés, il fut un temps où les sociétés occidentales ont rejeté ces espaces.

La première législation française concernant les rivages est l’ordonnance de Colbert sur la marine du mois d’août 1681. Ce texte ne vise alors nullement la favorisation de l’accès au rivage, mais seulement à faciliter la pêche et la navigation. Car à l’époque de Colbert, personne ne songe à fréquenter les littoraux, perçus comme les lieux des naufrages et des épidémies, comme on peut le lire dans *Le Paysage Littoral* :

« Le littoral est (...) un lieu d’horreur, c’est le lieu du déluge, le contraire du calme et de la tranquillité, c’est le bord du gouffre, des abysses, c’est le lieu des apparitions des monstres de la mer, c’est le lieu du rejet des excréments de la mer, le lieu des rapt, des pirates, c’est le lieu de l’anti-hygiénisme qui se manifeste à travers les récits des marins dans le mal de mer, les épidémies dans les navires »

Il a ainsi fallu attendre le XVIII^e siècle pour voir évoluer la perception du littoral par le public, à la suite de trois événements décryptés par Y. Luginbühl :

Le premier est l’apparition des voyages à la campagne dans les classes sociales aisées. On commence à s’intéresser aux découvertes et à l’exploration de ce qu’il y a à « l’extérieur ». Les populations aristocrates et bourgeoises ouvrent la voie à l’appropriation plus populaire de ces espaces par la suite.

Le second est le développement de la science et spécifiquement de la théologie scientifique visant à expliquer les origines de la création. La recherche se fait au travers de l’étude de la création divine, et le spectacle que Dieu crée sur Terre mérite la contemplation. S’éveille alors l’intérêt pour les phénomènes naturels, courants, vents, marées ...

La science de la Renaissance développe aussi les premières théories d’hygiénisme. Une masse d’eau en mouvement est soudain associée à la notion de pureté, et les bains de mer apparaissent vers la fin du XVII^e siècle.

Troisième et dernier événement : à la suite des expéditions et du colonialisme, les récits des grands explorateurs décrivent des rivages d’îles « paradisiaques », qui attirent l’imagination et le désir.

Ces trois phénomènes (re)-développent une attirance pour le littoral qui ne s’est pas inversée depuis. De fascination terrifiée, les sociétés du XVIII^e siècle découvrent le rivage comme un paysage et comme un nouvel « exotisme ».

A la suite de cet engouement social, l’affectation publique du littoral à la promenade et à la baignade est au cœur des préoccupations des législateurs.

Au XIX^e siècle apparaissent les prémices du droit du littoral, qui mènent à la servitude de

passage le long du littoral « mise en place par la loi du 31 décembre 1976 afin d'assurer le libre accès de tous à la mer « dans un souci démocratique » » [11].

D'autres enjeux s'y sont par la suite ajoutés, comme la protection environnementale ou la régulation foncière, mais le pilier de cette législation reste aujourd'hui encore l'accès du public au rivage.

Le rivage est devenu synonyme de ce qui est au-delà de la mer. C'est l'évasion, le rêve, le pas vers de nouveaux territoires. Le littoral est devenu un enjeu démocratique dans nos sociétés modernes, source d'un désir collectif.

Il est voulu comme espace public, comme espace de loisir. Dans les villes, ces espaces sont maintenant réclamés par les populations, comme la continuité de l'expression de leur droit à la ville, comme un droit à l'océan.

C'est dans cette même logique qu'au Chili, les populations ont développé un fort attrait pour les zones et les activités balnéaires modernes.

La baie de Valparaíso étant au cœur de la seconde métropole du pays, la pression sociale sur son littoral est immense. Pourtant, c'est contre toute attente le port qui a encore le monopole de l'activité nautique, et cela s'explique par l'évolution de la relation entre villes et rives urbaines, qui a jusqu'à aujourd'hui donné l'avantage aux activités industrielles.

2.2. Évolution de la relation entre villes et rives urbaines

Les rives urbaines sont une zone littorale d'influence réciproque entre la zone marine et la zone terrestre côtière [12], qui condensent aujourd'hui les questions d'urbanisme, d'architecture et de paysage et sont au carrefour d'enjeux primordiaux pour l'avenir des villes : urbanisation, densification, régénération, ressources, biodiversité et changement climatique .

Ces espaces sont un élément fondamental de l'histoire de l'urbain. Ils ont hébergé les premières installations et condensent au 21ème siècle près de 30% de la population mondiale (à moins de 30 km des côtes, 50% à moins de 100km) [13].

Mais si de tout temps les rives ont été attractives pour les urbanisations, les populations n'y ont pas toujours prêté la même valeur. L'évolution de la relation , tantôt de rapprochement tantôt de rejet, entre les habitants et leur rive a créé des strates historiques qui ont marqué les tissus urbains auxquels nos dynamiques urbaines modernes se superposent aujourd'hui.

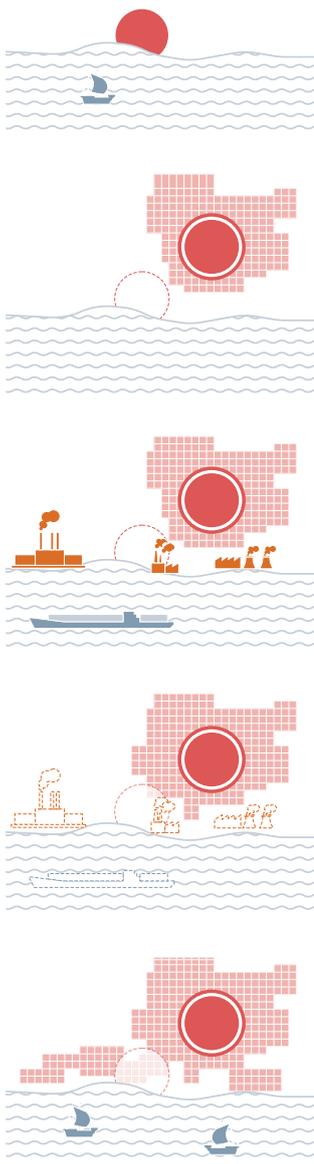
Il est ainsi indispensable de comprendre l'évolution du rapport entre les villes et leurs littoraux afin de mieux interpréter les géographies contemporaines des rives urbaines. Pour retracer cette histoire, on s'appuie sur la conférence d'Emmanuel Rey *Réinventer les rives urbaines?* [14], qui résume l'histoire de la relation des villes au rivage en cinq temps : le rapprochement, la séparation, l'intérêt industriel, l'abandon des industries et enfin la réintégration.

Illustration 5 - Schéma de l'évolution de la relation ville port

Dans un premier temps (dès le Néolithique), les premières urbanisations se sont concentrées sur les rivages à des fins utilitaires, d'approvisionnement et de transport. L'eau est alors un atout pour les « villes » qui fleurissent partout sur les bords des cours d'eau et des mers.

S'ensuit l'époque médiévale, durant laquelle les villes se développent défensivement en s'appuyant sur leur géographie. Elles gagnent les hauteurs et construisent des remparts, ce qui marque un premier détachement entre la ville et l'eau.

Les crues et l'image d'insalubrité véhiculée par les marécages etc. engendrent la peur et



renforcent cette tendance à la distanciation. Les rives deviennent des espaces purement utilitaires pour la pêche, le transport et les quarantaines.

Au début du 19^{ème} siècle survient la révolution industrielle. L'intérêt utilitaire ressurgit pour les rivages et s'instaure un nouveau rapport actif. Des infrastructures et des usines s'y installent, utilisant l'eau pour la production énergétique, industrielle et pour le transport.

Les questionnements d'aujourd'hui portent sur la réintégration des rives dans les villes. Car à la suite de la formidable idéalisation de la mer et des côtes et à l'apparition des pratiques récréatives et de loisirs balnéaires, les littoraux connaissent un engouement socio-économique qui se traduit par une dynamique démographique positive, des flux de touristes élevés, des aménagements et une urbanisation croissante, qui viennent s'ajouter aux complexes industrialo-portuaires et aux activités traditionnelles comme la pêche côtière ou la construction navale. Les rives se réinventent comme un nouvel espace public, comme par exemple dans le projet de BIG à NYC.

Avec le déclin post industriel, certaines installations de l'époque « industrielle » sont abandonnées et se transforment en friche.

Cette phase est principalement présente dans les pays européens qui ont vu les industries se délocaliser au 20^{ème} siècle. Toutefois, on observe aussi ce phénomène dans des villes d'Amérique du Sud comme à Buenos Aires ou à Rio de Janeiro.

Cette histoire de l'occupation humaine des rives révèle le formidable potentiel que les zones côtières représentent pour l'essor économique et social des espaces urbains.

Ces cinq dynamiques successives ont marqué les villes dans leur fonctionnement et leurs tissus, qui sont aujourd'hui héritiers d'une relation à l'eau obsolète, et doivent réinventer des liens avec les rives pour satisfaire les besoins économiques et sociaux que le littoral génère.

Valparaíso s'est figée dans l'étape « industrielle », qui n'est aujourd'hui plus en phase avec les sociétés modernes. Mais le développement de la ville réclame le franchissement du pas vers la dernière étape, ce qui commence aujourd'hui par des projets comme le « paseo baron » (c.f chapitre 2), mais qui sont encore mineurs à l'échelle de la baie. La frontière du port est le stigmaté d'une époque révolue ; le rapprochement que l'on cherche avec l'eau demande de briser les frontières industrielles construites par les tendances précédentes.

3. Les ports, frontières urbaines des villes portuaires

En parallèle à ces histoires de la relation des sociétés et des espaces urbains à l'eau, se déroule l'histoire de la relation des villes aux ports. Si l'histoire entre villes et rives a marqué la relation entre la société chilienne et la baie, il nous faut maintenant comprendre l'évolution de la relation des porteños à leur port pour expliquer l'omniprésence spatiale qu'a fini par acquérir le port.

Ville Portuaire

Les villes portuaires se caractérisent évidemment par la présence d'un port. Ce sont des espaces au cœur des transferts modaux, ce qui en fait des éléments clefs des systèmes de transports et de logistique. Ce sont des lisières entre les éléments et les cultures, qui en tant que telles reflètent à leur tour un mélange d'identité locale et des diverses cultures qui en entrent et en sortent.

Port maritime

Abri naturel ou artificiel, aménagé sur un littoral, un cours d'eau, un lac, où les navires font escale, embarquent et débarquent des passagers ou des marchandises, se ravitaillent, assurent leur entretien, etc. (Académie française)

Les conditions topographiques uniques du port en ont fait de tout temps un enjeu primordial pour les territoires. A la lisière des éléments, entre la terre, l'eau et l'air, les ports condensent l'expérience de la frontière dynamique dans l'espace et le temps.

Il est le point de passage obligatoire des marchandises voyageant par mer, et l'espace de contact entre les transports terrestres et maritimes.

Si par le passé, le port faisait partie intégrante de la ville, voir était au cœur du tissu urbain, il est aujourd'hui un corps étranger, détaché et en conflit avec les besoins citadins. Afin de rester compétitifs sur la scène maritime internationale, ils ont un besoin d'efficacité, de sécurité et de flexibilité qui ne cesse de s'accroître.

La ville et le port sont désormais des entités distinctes, qui ne dialoguent plus pour de nombreuses raisons. Les modalités de planification des deux se sont différenciées, avec d'une part le plan portuaire, et d'autre part la planification urbaine. Les activités portuaires et les activités urbaines sont devenues incompatibles, voir dangereuses à mélanger.

3.1. Évolution de la relation ville-port - Les ports comme frontière

L'évolution de cette relation peut être retracée comme tel :

Illustration 6 - Etapes de l'évolution des interrelations entre les ports et les villes

1. Phase d'Intégration – Ville portuaire primitive / ... - 1800

La ville se développe avec et grâce au port. Il y a une association spatiale et fonctionnelle entre les deux entités.

2. Phase de séparation – Ville portuaire en expansion / 1800 – début 1900

Sous l'impulsion de la croissance commerciale et industrielle, les ports s'étendent sur les littoraux, avec des quais, des espaces de stockage, des grues, etc. pour s'adapter à l'évolution de la marine marchande et des technologies.

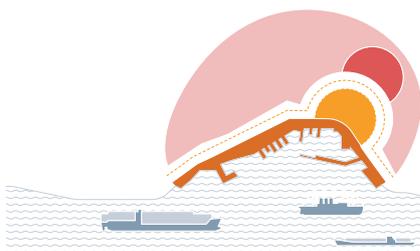
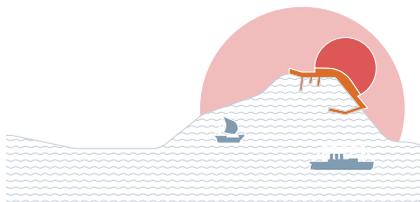
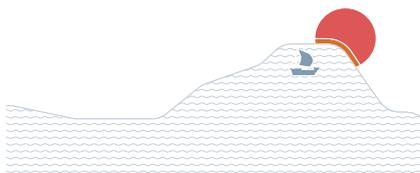
3. Phase de séparation – Ville portuaire moderne / 1950-60

C'est une phase de croissance de l'industrie, avec l'introduction des containers dans le monde du fret. L'expansion de la ville et l'urbanisation s'intensifient sur la zone côtière.

4. Phase de séparation - Retrait de la ville du front de mer / 1960 – 1980

Le développement du transport maritime, les avancées technologiques et la croissance des transports, la nouvelle taille des navires et les projets d'infrastructure entraînent l'expansion croissante de la zone portuaire et un fractionnement des zones maritimes.

Le port devient un système automatisé : les activités, les rythmes, les cadences deviennent incompatibles avec la vie urbaine, et cette réorganisation le sépare définitivement de la ville. Le port est spatialement et culturellement coupé de la ville. On voit alors l'apparition de barrières douanières, de clôtures, de systèmes de sécurité et de contrôle, et le port se déclare comme un organisme autonome.



5. Réintégration – Redéveloppement du front de mer – 1990 à aujourd’hui

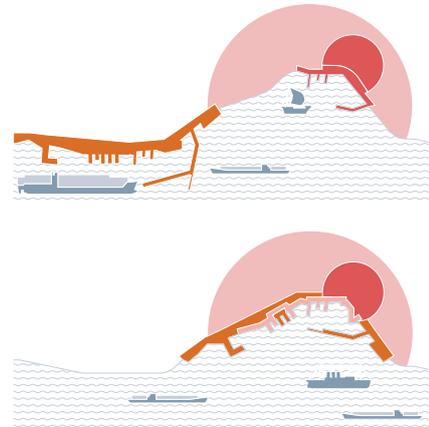
Les ports modernes consomment toujours de larges territoires maritimes et terrestres. La ville reconnecte son ancien noyau urbain et le front de mer. Il y a deux tendances pour satisfaire ces besoins parallèlement :

Option 1 – La décentralisation

Le port commercial est déplacé dans un environnement extérieur à la ville, plus spacieux. L’espace recouvert sur le front de mer urbain est réintégré dans la centralité urbaine et territoriale. En exemple, on peut citer le port de Barcelone, qui a entièrement été relocalisé au sud de la ville.

Option 2 – La « rationalisation du statu quo »

Le « waterfront » (front de mer) est redéfini pour la compénétration entre la ville et le port. C’est la stratégie qui a été mise en place dans le port de Gênes, où port, patrimoine architectural industriel et ville se côtoient aujourd’hui sur le front de mer. [15]

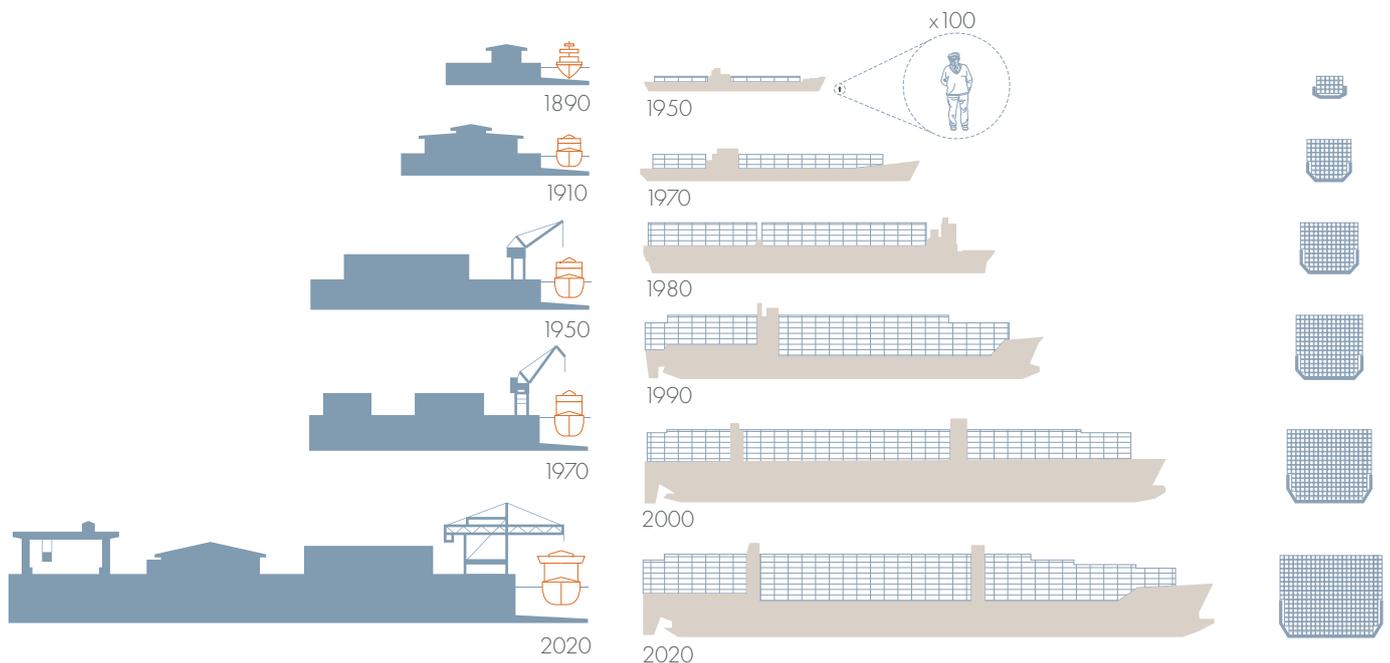


Comme on peut le constater, au cours du 20ème siècle, les ports ont dû s’adapter à une industrialisation fulgurante, à une augmentation du fret et à de nouvelles tailles de bateaux (pouvant aller jusqu’à 200 m).

L’avènement des conteneurs a amorcé un processus imparable de mondialisation des marchés et du système de transport maritime. Parce qu’ils favorisent le transport intermodal, les conteneurs ont promu la connexion des zones portuaires avec les réseaux ferroviaires et autoroutiers. Les espaces portuaires ont du, en quelques décennies, révolutionner leurs infrastructures, réinventer leur fonctionnement et acquérir de nouveaux services. Tous ces éléments ont conduit à une rupture du lien que les ports entretenaient avec les villes. Le port s’est refermé sur lui-même, excluant la ville de son territoire, tout en la sollicitant pour ses services et ses infrastructures qui traversent le territoire.

Illustration 7 - Évolution de la Section transversale des ports

Illustration 8 - Évolution des bateaux de fret



La ville, comme on l'a vu précédemment, a fini de découvrir le littoral et l'océan comme objet paysager de contemplation et de loisir public. La manifestation de cette envie de démocratisation du rivage entre en conflit avec les ambitions portuaires. Les conflits sont alors non seulement spatiaux, mais aussi économiques, sociaux et écologiques comme le décrivent R. Samuel et H. Melin dans Habiter le littoral - Enjeux contemporains :

« La multiplicité des usages et l'attrait qu'il exerce sur les populations font du littoral une zone de tensions, qui relèvent de divers registres. Elles s'expriment en des termes qui peuvent être très différents mais toutes sont porteuses d'une conflictualité latente ou ouverte. » [12]

On parle alors de conflits d'usages entre défenseurs de l'environnement (populations locales) et promoteurs de la valorisation économique des rivages (dont les entreprises portuaires). Ainsi, alors que dans le passé l'identité urbaine de la ville portuaire était intrinsèquement liée à celle du port, la relation entre les deux est aujourd'hui devenue complexe et discontinue. La ville et le port affichent des identités distinctes et opposées, la ville incarnant la mobilité et le port la frontière. Le front de mer est devenu source de conflit entre intérêts publics et privés. L'ancienne lisière, lieu de coopération et d'échange est devenue une zone de conflit.

Il n'y a plus assez de place pour satisfaire parallèlement exigences techniques portuaires et développement urbain, ce qui engage un rapport de force, comme le souligne B.S. Hoyle dans Cities and Ports : Concepts and issues.

« La principale raison des changements et des problèmes actuels dans ce domaine est, bien entendu, l'incapacité de la plupart des sites ville-port à absorber non seulement un développement portuaire en évolution et en expansion rapides, mais aussi des phases successives de croissance urbaine » [16]

On peut comprendre la querelle territoriale entre port et ville par la synthèse graphique ci-dessous, inspirée d'un graphique de B.S. Hoyle [17]

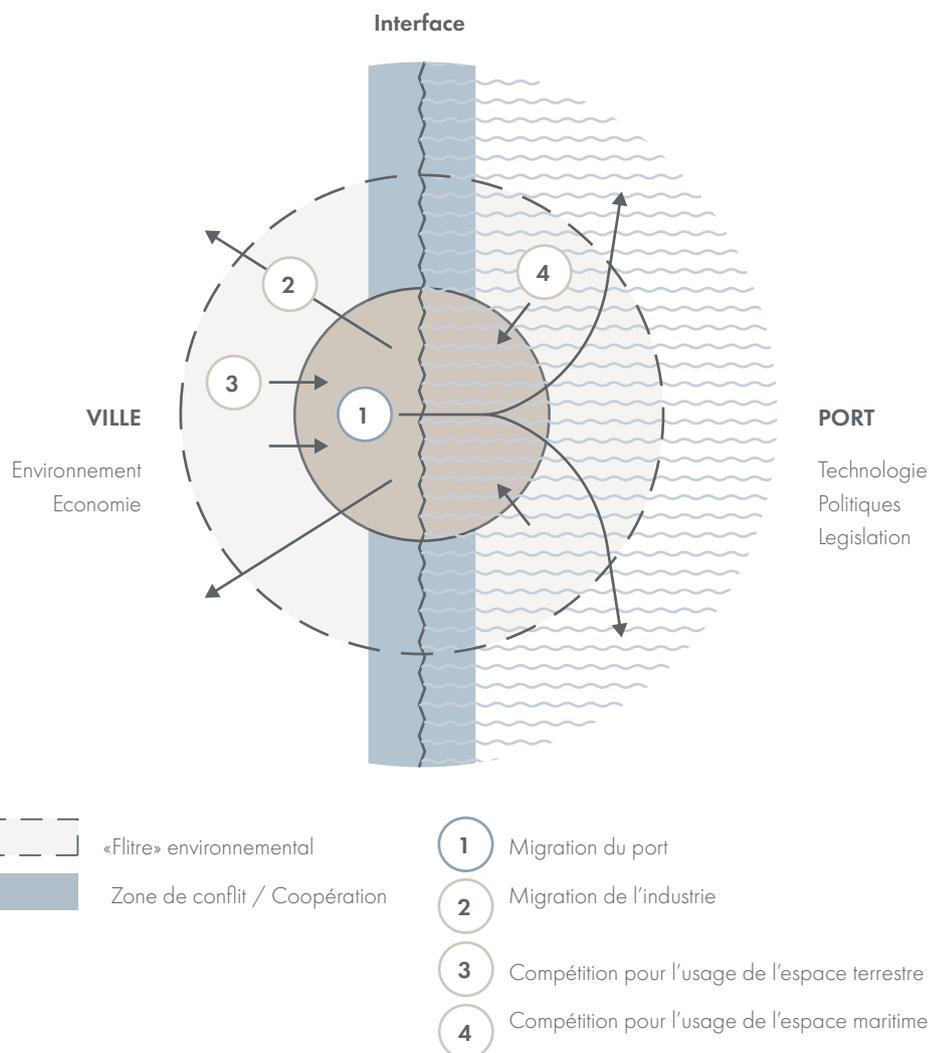
L'espace urbain (à gauche) est séparé de l'espace portuaire (à droite) par une zone d'interface.

- 1_ Le développement du port le pousse à abandonner les noyaux urbains traditionnels et à s'avancer sur le littoral à la recherche d'eaux plus profondes.
- 2_ Les industries affranchies du besoin de concentrer la main-d'œuvre migrent dans des espaces libres à l'extérieur de la ville.
- 3_ Les espaces de front de mer libérés sont l'objet d'une compétition entre activités terrestres et maritimes (4)

Illustration 9 - Dynamiques de développement à l'interface ville-port

Ce schéma permet de clarifier les luttes territoriales dont le littoral est aujourd'hui l'enjeu.

En outre, la relation de voisinage entre ville et port peut s'avérer dangereuse pour la population. Car si les bénéfices du port sur la ville sont la création d'emplois, l'innovation technologique, le développement d'infrastructures de transport, la ville subit des nuisances liées à la présence du port, qui peuvent avoir de lourdes répercussions. Les activités portuaires ont en effet des impacts sur la pollution de l'eau, de l'air, des sols, la production en masse de déchets, le bruit et la destruction des milieux marins. Et ces impacts environnementaux peuvent avoir de sévères conséquences sur la santé des habitants de la ville, et spécialement pour les populations les plus faibles qui sont



généralement les plus exposées.

Afin de trouver des solutions pérennes à cette situation belliqueuse, on rappelle les conclusions de B.S Hoyle sur l'évolution moderne des ports après la dernière phase de séparation : décentralisation ou « rationalisation du statu quo ».

Ces stratégies permettent d'établir des plans directeurs de redéfinition des relations ville-port, en prenant en compte les besoins contemporains de chacun.

Dans le chapitre 3, on verra comment ces solutions s'adaptent concrètement au contexte sud-américain, et comment elles pourraient être développées dans le contexte porteños de Valparaíso .

3.2. Typologies des villes portuaires

Les villes portuaires combinent de façon variable leurs fonctions urbaines et portuaires, en termes d'emplois, d'espace et d'importance économique.

Les villes portuaires sont généralement constituées de sous-éléments caractéristiques tels que :

- Quais : points d'amarrage pour les navires et les paquebots de croisière
- Point de connexion intermodal : confluence des divers moyens de transport (maritime, ferroviaire et routier)
- Zones industrielles : qui font effet de zones tampon
- Frontières : le port privatise et sectionne des parties du littoral
- Espace urbain : zone habitée où se développent différentes activités économiques et sociales
- Zone commerciale : qui permet de gérer la logistique du fret et du port

Éléments que l'on retrouve tous, sans exception, dans la baie de Valparaíso .
 Suivant la disposition et l'importance de ces installations, les typologies de villes portuaires, qui se définissent selon l'activité du port et la taille de la zone métropolitaine, peuvent énormément varier.
 Le tableau suivant donne une représentation graphique schématique de ce constat. On utilisera par la suite cette classification pour comprendre la structure et le rôle de Valparaíso au Chili et dans la 8ème Région.

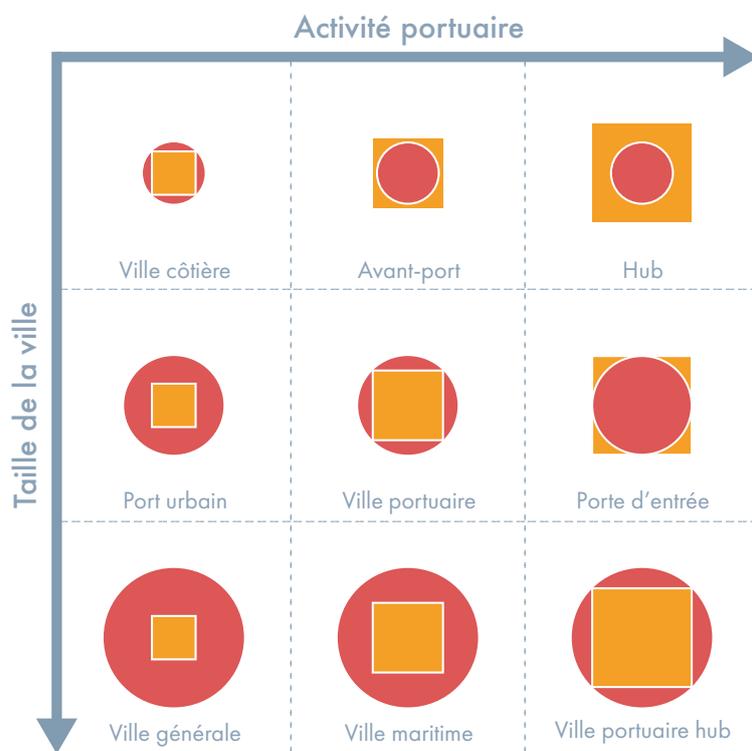
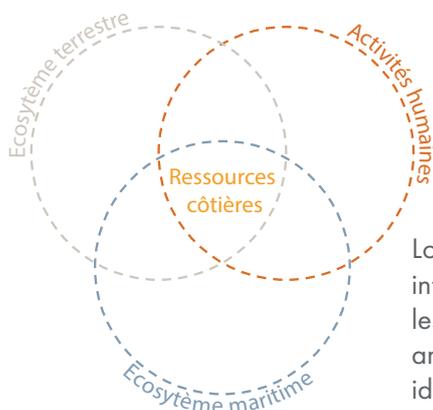


Illustration 10 - Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires

Traduction et réinterprétation du modèle de C. Ducruet

La typologie de la ville portuaire peut avoir un grand impact sur le développement d'un territoire. Dans la ville porteños, qui a été créé en tant qu'avant-port avant de se transformer en ville maritime, le rapport de force entre activité portuaire et activité urbaine est l'élément clef pour comprendre les positions que chacun occupe aujourd'hui.

3.3. Enjeux des fronts de mer urbains au 21ème siècle



« L'aménagement du littoral » est un enjeu aussi bien pour des perspectives économiques ou stratégiques que pour des raisons d'équilibre écologique».

Illustration 11 - Dynamiques du littoral

Longtemps oubliées, les villes portuaires suscitent depuis une quinzaine d'années un intérêt sans précédent chez les géographes de la ville et des transports, les urbanistes, les économistes et les historiens. Cela se justifie par la remise en cause d'une conception ancienne de la ville portuaire comme un objet homogène qui, bien que toujours réel et identifiable, a subi de nombreuses crises d'identité. Ces villes font aujourd'hui face à des enjeux de (re-)développement du front de mer comme le démantèlement de la frontière urbaine que constituait le port dans leur tissu urbain.

Car si l'activité portuaire stimule la croissance urbaine, cette même croissance limite le

développement du port. En retour, le port limite lui aussi la qualité de l'espace urbain (comme c'est le cas à Valparaíso).

Afin de briser cette spirale négative, des stratégies ont été mises en place afin de limiter les impacts spatiaux et visuels (car les ports génèrent un impact visuel conséquent par les piles de containers, les grues, etc.). Les ports ont créé des zones de soutien logistique et des zones extra-portuaires, comme la ZEAL que l'on retrouve à l'extérieur de la ville de Valparaíso. Ces réformes sont un premier pas vers un plus grand niveau de résilience entre les deux entités et une réhabilitation durable des « waterfronts ».

Lors de la Global Conference on the Urban Future (conférence mondiale sur l'avenir urbain) qui s'est tenue à Berlin en juillet 2000 (URBAN 21), 10 principes ont été approuvés pour un développement durable des zones urbaines riveraines, à savoir :

- 1_ Assurer la qualité de l'eau et de l'environnement.
- 2_ Les fronts de mer font partie du tissu urbain existant.
- 3_ L'identité historique donne une identité unique au lieu.
- 4_ Promouvoir la diversité des activités, tant sur terre que sur mer.
- 5_ L'accès public est une condition inaliénable.
- 6_ La planification en partenariat public-privé accélère le processus.
- 7_ La participation du public est un élément de la durabilité.
- 8_ La reconquête des fronts de mer est un projet à long terme.
- 9_ La revitalisation des fronts de mer est un processus continu.
- 10_ Les fronts de mer profitent des réseaux internationaux.

Les trois principes qui dénotent le plus avec la situation à Valparaíso sont : « les fronts de mer font partie du tissu urbain existant », « Promouvoir la diversité des activités, tant sur terre que sur mer » et « L'accès public est une condition inaliénable ».

Les respecter impliquerait la reconsidération du front de mer urbain comme un espace public.

Afin de générer une bonne qualité physique spatiale sur le « waterfront », il est nécessaire de l'étudier comme un espace public de qualité, et de le travailler comme tel, pour (re)-créer l'enracinement et l'identification des habitants.

« l'espace public, c'est la ville, c'est la rue (...) L'espace public définit la qualité de la ville, car il indique la qualité de vie des gens et la qualité de la citoyenneté de ses habitants ». (Borja)

L'espace public, c'est le bord de mer, et son état actuel démontre la piètre qualité de vie des gens de Valparaíso (c.f Chapitre 2). Le repenser est indispensable afin de restaurer la dignité de la citoyenneté porteños.

Comme référence pour critiquer et repenser la conception et le design dans la reconversion du front d'eau urbain, on se permet de rappeler les critères « pour un bon espace public » énoncés par Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs et Britt S. dans « New City Life ». [18]

Ces critères de qualité sont divisés en trois groupes : Protection, confort et agrément et vont de la question de l'échelle humaine aux détails de l'environnement physique.

Protection

- 1_ La protection contre le trafic et les accidents
- 2_ La protection contre le crime et les violences
- 3_ La protection contre les expériences sensorielles désagréables

Confort

- 4_ L'opportunité de marcher
- 5_ L'opportunité de rester, de séjourner
- 6_ L'opportunité de s'asseoir

- 7_ L'opportunité d'observer
- 8_ L'opportunité d'écouter et de parler
- 9_ L'opportunité de jeux, d'exercice et d'activités

Plaisir

- 10_ L'échelle humaine
- 11_ La possibilité de profiter des aspects positifs du climat
- 12_ La qualité esthétique et la (bonne) expérience sensorielle

La lecture de ces critères identifie trois d'entre eux comme indispensables dans un projet voulant réinventer le bord de mer de Valparaíso . Premier critère : le bord de mer doit avant tout être pensé comme un espace protégé du trafic et des accidents, qui sont aujourd'hui trop courants dans la ville. Il doit être accessible sans risque à toutes les tranches de population, surtout les plus fragiles (enfants, personnes âgées). Le second critère concerne le confort : une attention particulière doit être portée sur l'opportunité de rester, de séjourner. En effet, le littoral ne sert aujourd'hui que d'espace de transition (cf. Chapitre 2). C'est pourtant un espace avec un large potentiel paysager et sensoriel, qui doit pouvoir être apprécié à sa juste valeur.

Dernier critère indispensable : la qualité esthétique et la bonne expérience sensorielle. La ville étant un gigantesque amphithéâtre, rien ne peut être caché, et encore moins le bord de mer qui se trouve au centre de tous les regards. Il doit s'intégrer dans le paysage de la baie, et retranscrire l'esprit de Valparaíso , que l'on retrouve dans les tags qui colorent les rues des cerros.

AMO, Valparaíso, cuanto encierras,
y cuanto irradias, novia del océano,
hasta más lejos de tu nimbo sordo.
Amo la luz violeta con que acudes
al marinero en la noche del mar,
y entonces eres -rosa de azahares-
luminosa y desnuda, fuego y niebla.
Que nadie venga con un martillo turbio
a golpear lo que amo, a defenderte:
nadie sino mi ser por tus secretos:
nadie sino mi voz por tus abiertas
hileras de rocío, por tus escalones
en donde la maternidad salobre
del mar te besa, nadie sino mis labios
en tu corona fría de sirena,
elevada en el aire de la altura,
oceánico amor, Valparaíso,
reina de todas las costas del mundo,
verdadera central de olas y barcos,
eres en mí como la luna o como
la dirección del aire en la arboleda.
Amo tus criminales callejones,
tu luna de puñal sobre los cerros,
y entre tus plazas la marinería
revistiendo de azul la primavera.

Que se entienda, te pido, puerto mío,
que yo tengo derecho
a escribirte lo bueno y lo malvado
y soy como las lámparas amargas
cuando iluminan las botellas rotas.

Pablo Neruda [19]



Image 5 - Photographie de Valparaíso



Chapitre 2

La frontière de Valparaíso

«J'AIME, Valparaíso, tout ce que tu renfermes, et combien tu rayonnes, épouse de l'océan» chante le poète chilien Pablo Neruda.

Valparaíso est «la novia» de l'océan Pacifique, par lequel et grâce auquel elle rayonne. Son nom fait encore rêver, quand on écoute le chant de marin «Nous irons à Valparaíso». Fondée pour desservir la ville de Santiago de Chile, la ville est née de l'océan et de son port. Elle fut durant des siècles un lieu de repos pour les marins ayant essuyé les tempêtes du cap Horn, ouvrant la porte du Pacifique et de l'Asie orientale aux bateaux marchands européens.

Ce n'est ni une vallée, ni un jardin d'Éden. C'est une ville qui a essuyé de terribles tremblements de terres, des tsunamis, des incendies, des pillages, des bombardements. Pourtant, la joie et le courage de ses habitants, la couleur et la musique de la ville, créent un paradis dans ces collines, sans règles ni souci du lendemain.

Par sa géographie, son histoire, sa culture, toute la ville clame son identité océanique. L'architecture, les musées, les statues, les traditions culinaires et les fêtes populaires comme la San Pedro, saint patron des pêcheurs. Tout la lie au Pacifique et rappelle son histoire.

Mais, comme on a déjà pu le constater, la ville est aujourd'hui coupée du Pacifique par tant de barrières qu'on imagine difficilement qu'avant l'océan s'intégrait dans la vie quotidienne des porteños.

L'histoire de cette ville est celle des pêcheurs de la caleta Jaime : évolution incontrôlée du port, privatisation des terrains, politiques intéressées et dépossession des droits des habitants. Si depuis 100 ans la ville est victime des mécanismes capitalistes détruisant toutes activités humaines ne visant pas sa surexploitation, rien n'enlève à Valparaíso son amour océanique.

Dans ce chapitre, on démontrera l'importance de l'océan dans la société porteños de nos jours. C'est cet attachement culturel qui donne au projet de ré-urbanisation du littoral toute sa légitimité. Dans un second temps, on analysera l'évolution de la justice spatiale dans la ville, et spécifiquement sur son littoral, afin de décrypter les différentes phases qui ont construit la frontière d'aujourd'hui. Pour finir, on analysera le port et la ville de Valparaíso dans leur fonctionnement et leur forme contemporaine, afin de comprendre la dynamique du bord de mer de nos jours.

1. Contexte

1.1. Géographique



Image 6 - Orthophoto de la baie de Valparaíso

Sur la côte Pacifique de l'Amérique du Sud, le Chili s'étire sur 4,270 km, depuis le Pérou jusqu'au Cap Horn, avec une largeur moyenne de 180 km [20]. Le pays est bordé par des frontières naturelles qui l'isolent géographiquement : les Andes à l'Est, le désert d'Atacama au Nord, et le Pacifique à l'Ouest et au sud.

Ses paysages vont des déserts et hautes montagnes andines du Nord jusqu'aux prairies, tourbières et glaciers du Sud, en passant par la «vallée centrale», zone la plus peuplée du pays.

Les 6.435 km de côtes du Chili [20] construisent la culture «océanique» omniprésente dans le pays, que ce soit dans l'alimentation, les loisirs, la répartition de la population, ou le commerce comme on peut le lire dans «Chile, pais oceanico» [21].

Valparaíso, ville portuaire et incarnation de la tradition maritime chilienne, sert depuis des siècles de porte d'entrée aux navires s'aventurant sur le Pacifique, le plus grand océan du monde, qui occupe près d'un tiers du globe terrestre.

On trouve la ville sur le littoral la Vème Région (soit la région de Valparaíso), au cœur du pays, à 115 km au Nord-Ouest de Santiago de Chile, la capitale du pays. Après San Antonio, le port de Valparaíso est le second port le plus important du pays [22]

La ville est délimitée au Nord par la commune de Viña del Mar et fait partie de la zone urbaine appelée Gran Valparaíso qui comprend les villes de Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué et Villa Alemana.

Elle est située dans la baie de Valparaíso, entourée de collines plongeant vers l'océan, qui forment un gigantesque amphithéâtre naturel.

Les «cerros» sont creusés par l'écoulement millénaire des cours d'eau, et présentent ainsi des «quebradas», éléments topographiques primordiaux de l'évolution urbaine de

Valparaíso, car c'est par ces vallons que la ville commence à s'étendre dans les hauteurs de son hémicycle. Ces crevasses qui font le lien entre les collines, les cours d'eau et la mer sont le plus vieux lien entre architecture, urbanisation et baie de Valparaíso.

La baie est ouverte au Nord, sans obstructions ni récifs sous-marins, avec une profondeur variant de 10 à 50m. Les vents sont généralement Sud-Ouest / Ouest, et la baie offre par sa forme naturelle une bonne protection au port [23].

Tous ces éléments font de la baie de Valparaíso un lieu de prédilection pour un port, étant donné que le choix d'un site portuaire est établi sur un ensemble de critères favorables concentrés en un même lieu, comme : l'accès facile, l'abri contre la houle et le vent, la profondeur et l'espace.

Le port de Valparaíso se trouve sur le flanc ouest de la baie, et est protégé par une digue artificielle qui permet son exploitation durant la quasi-totalité de l'année. Il permet ainsi l'acheminement de 40 % du fret circulant vers la région métropolitaine de Santiago de Chile, où résident environ 40 % de la population du pays. [23]

Illustration 12 - Région de Valparaíso

1.2. Urbanistique

Comme on l'a déjà dit, la ville se présente comme un grand amphithéâtre naturel, divisé en deux unités topographiques distinctes : le «Plan» et les «Cerros», respectivement la partie plane centrale et les collines [24].

Illustration 13 - Plan de Valparaíso 1 : 20 000

Ces deux éléments constituent des environnements urbains très différents, qui contrastent tout en se complétant.

Le plan concentre l'ensemble des fonctions urbaines (activités commerciales, bancaires et récréatives) tandis que les cerros sont principalement résidentiels.

De ces deux éléments majeurs qui composent le corps de la ville se détache la zone privatisée portuaire et ferroviaire. Espace moderne et utilitaire, elle n'interagit jamais avec la chorégraphie quotidienne des porteños.

Le plan est lui-même divisé en trois secteurs : le barrio Puerto (quartier du port), El Almendral et le secteur Yolanda.

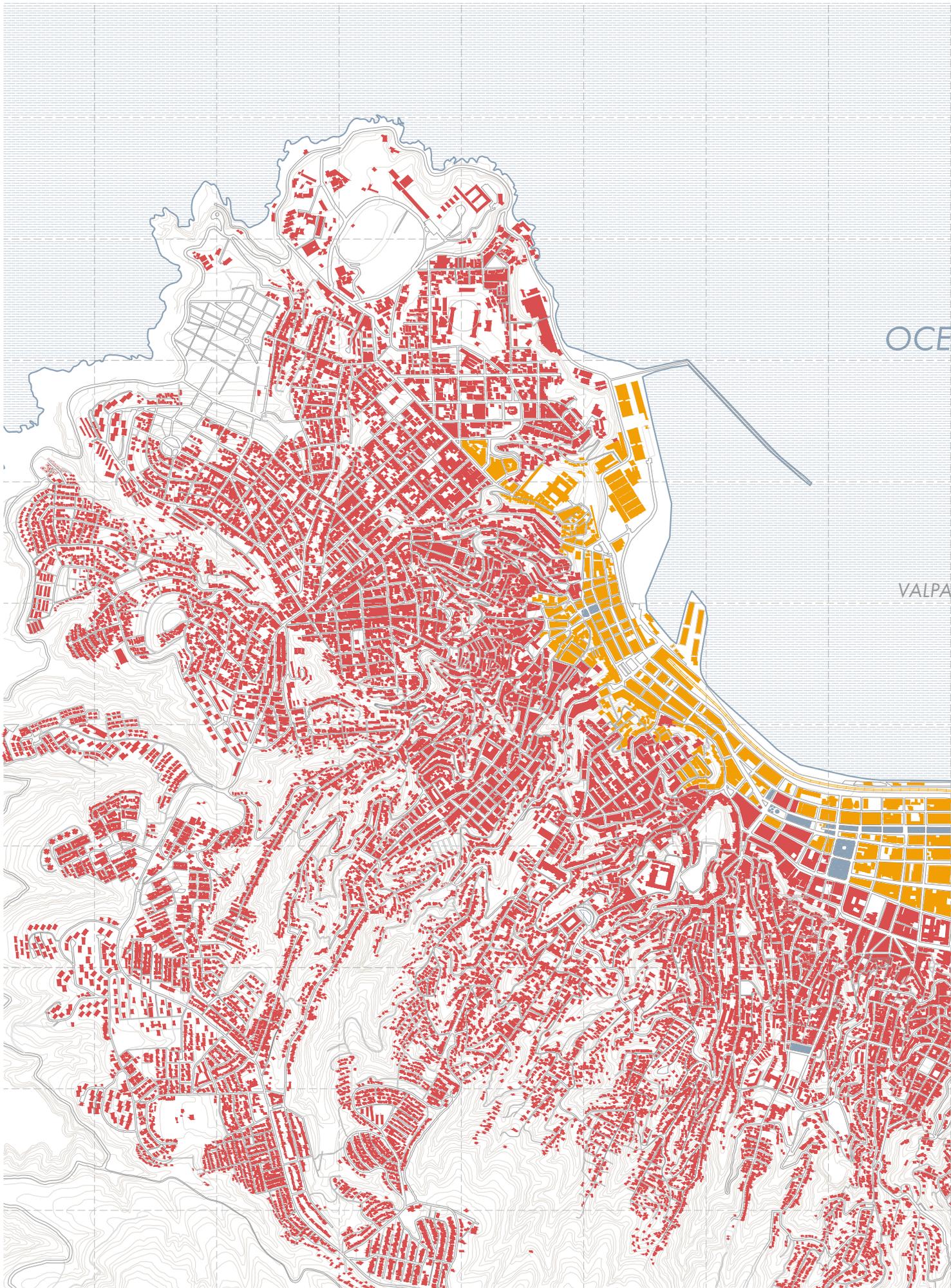
Le **quartier du port** est le plus ancien de la ville. Il est habité depuis l'époque coloniale, et est à l'origine de l'extension de la ville.

On y retrouve les hôtels et les bars qui hébergeaient les marins et les familles d'immigrés, la première église de Valparaíso, les places Echaurren et Sotomayor, le service national des douanes, la commandanture en chef de l'armée chilienne. Avec le temps, ce quartier originel s'est spécialisé dans des activités non résidentielles (portuaires et liées à l'armée) et s'est progressivement dégradé, ce qui a eu pour conséquence un exode de ses habitants vers d'autres quartiers de Valparaíso. Il n'y a ainsi aujourd'hui plus que 177 habitants dans cette zone [25], sur près de 300 000.

Au nord, il est bordé par le plus grand terminal du port (Terminal 1), administré par l'entreprise TPS (Terminal Pacifico Sur Valparaíso). A côté du port, on trouve également le terminus de la ligne de train qui longe le bord de mer.

El **Almendral** est la plus grande zone plane de Valparaíso. A l'image du quartier du port, cette zone est constituée de terrains gagnés au fil des siècles sur la mer.

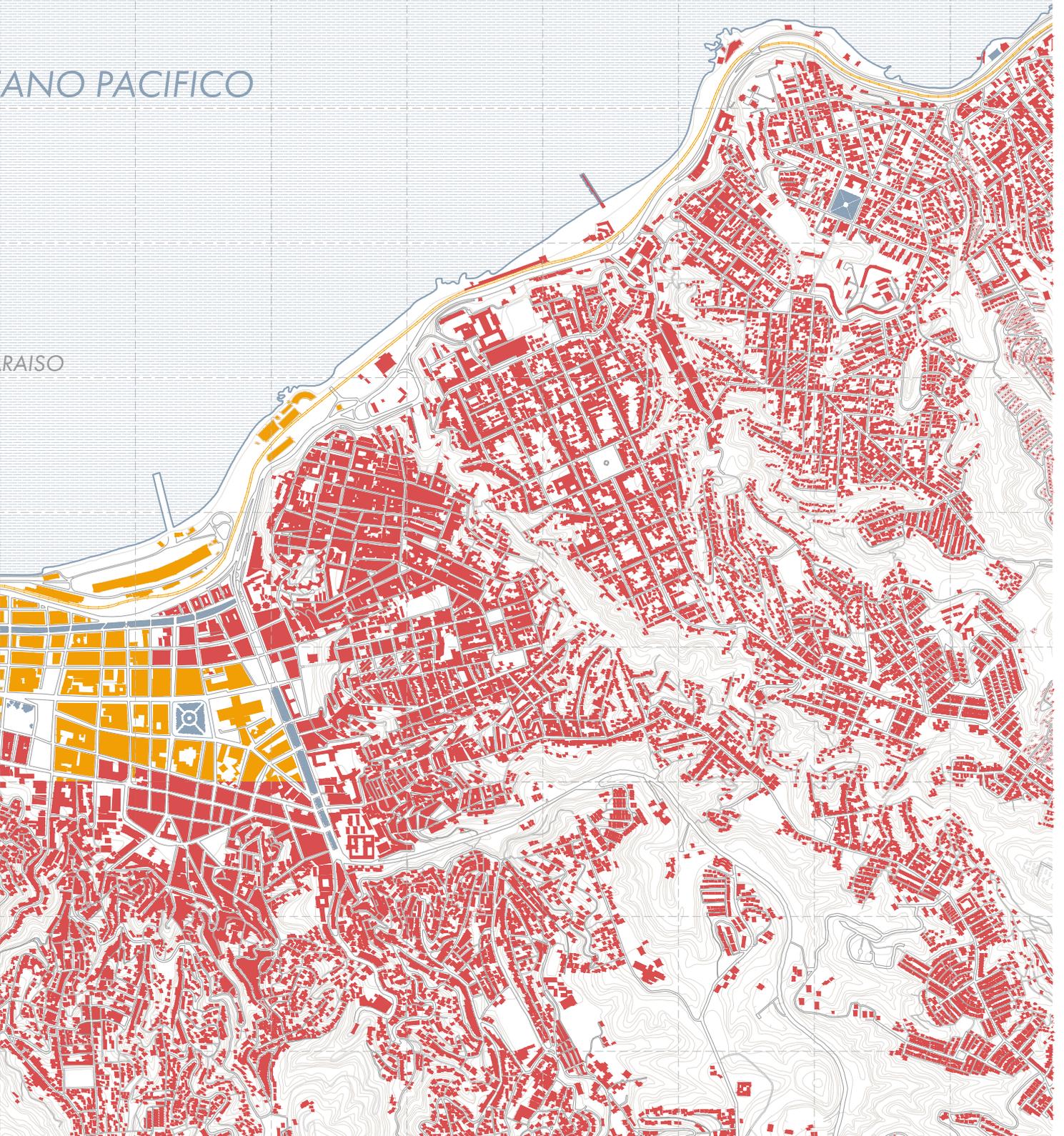
C'est l'espace central de la ville, le centre administratif et économique. On trouve dans ce quartier la majorité des espaces culturels (bibliothèque publique) et éducatifs (écoles, lycées et universités), ainsi que médicaux et économiques. C'est le noyau des circulations



ANO PACIFICO

RAISO

VINA DEL



pendulaires et l'espace avec la plus haute densité d'emplois.

Au nord, entre lui et l'océan se trouvent les avenues Brasil et Errazuriz, et sur le front de mer l'espace portuaire.

Dernière zone du «Plan», le secteur **Yolanda** est situé au pied des cerros Baron et Placeres, entre l'avenue Argentina et l'océan Pacifique.

Encore une fois entre lui et la côte, on retrouve les rails du train/métro, et des espaces de stockages du port. L'ancien bâtiment réfrigéré "Bodega Simon Bolivar", qui sert aujourd'hui de terminal pour les croisières, et la promenade Wheelwright, qui part du terminal et longe la côte en direction de Viña del Mar. C'est dans cette zone que font débat le projet d'un nouveau terminal portuaire et d'un «shopping Mall» sur le bord de mer.

Le décompte des «cerros» fait généralement état de 42 «quartiers».

Illustration 14 - Elévation Sud de la baie de Valparaíso et Cerros

Toutefois ce chiffre peut grimper jusqu'à 50 en incluant les «cerros» limitrophes, aujourd'hui absorbés dans l'étendue urbaine. C'est dans ces collines que l'on trouve les habitations de tôle aux couleurs variées qui donnent à la ville son allure unique, et qui constituent le patrimoine architectural recensé par l'UNESCO en 2003.

Les cerros abritent la grande majorité des logements de Valparaíso. En effet, selon une étude réalisée par l'office d'urbanisme Atisba [25], seul 3 % de la population de Valparaíso aurait son domicile dans le plan. Les 280 000 porteños vivent ainsi dans les collines, auxquelles ils accèdent à pied par des immenses escaliers, par les 15 ascenseurs en état de marche, ou par des petits bus privés, appelés «micro».

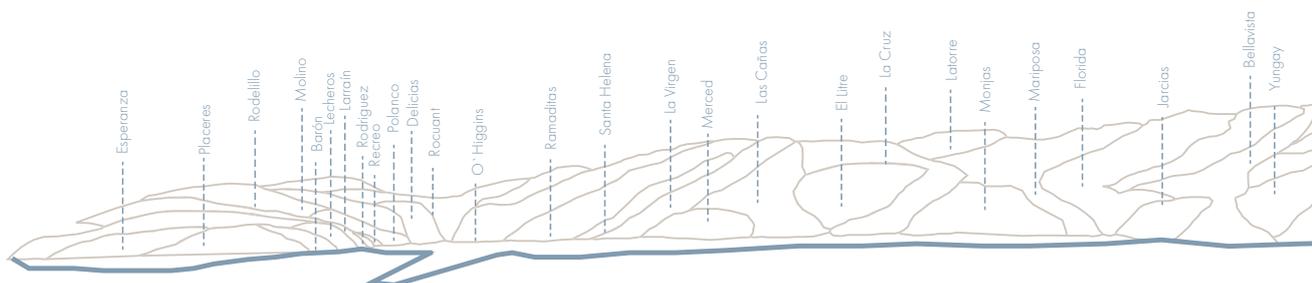
L'architecture y est variée, allant des habitations précaires aux hôtels particuliers. Et les cerros sont tout aussi différents les uns des autres : chacun possède des caractéristiques sociales et urbaines propres : ses magasins, ses associations, sa vie de quartier. Petites unités identitaires, elles sont liées entre elles par le Plan ou l'Avenida Alemania qui traverse Valparaíso à 100 m du niveau de la mer.

Dans le film «A Valparaíso» [26], on retrouve cette fragmentation spatiale logement/activités par la tirade du narrateur

«en haut – en bas – en haut – en bas – en haut. En haut.»

A la seule différence que le narrateur fait alors état de deux éléments à Valparaíso : le port et les collines. Or aujourd'hui, ce n'est plus le port «en bas». C'est l'Almendral, le Plan ; les banques et les administrations.

La zone ferroviaire et la fermeture du port ont contraint le mouvement des porteños à rester sur l'espace terrestre de Valparaíso. La dualité collines/port, en haut/en bas a ainsi perdue sa dimension maritime.



Ces deux zones correspondent en effet à des franges parallèles à la côte, qui s'étendent depuis le terminal 1 du port jusqu'au Muelle Baron (et plus loin encore pour les voies de chemin de fer).

Ces espaces, anciennement utilisés par les chantiers de chemin de fer, les entrepôts, les dépôts et les ateliers, sont aujourd'hui détériorés et sous-exploités, conséquences d'une substitution du train par les transports routiers pour le fret et les passagers.

Mais au lieu de se réorienter vers leurs buts originels de lisière entre les collines et l'océan, ces terrains sont aujourd'hui convoités par les promoteurs de «Mall» et des entreprises portuaires.

1.3. Historique

Illustration 15 – Frise chronologique

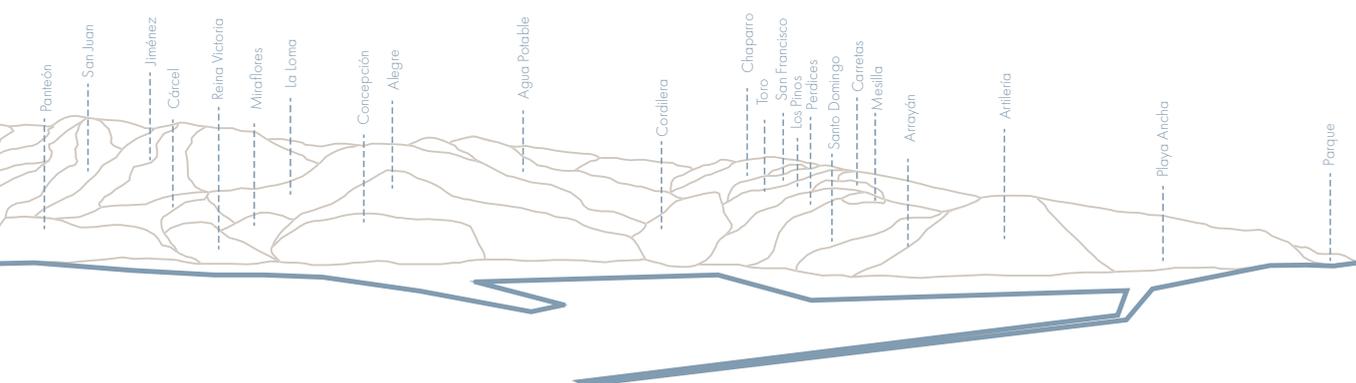
En 1544, Valparaíso fut fondée comme un port et non comme une ville, élément déterminant qui permet de mieux comprendre le fonctionnement contemporain de la ville : c'est depuis ses origines un espace dédié au commerce et au fret maritime. [27]

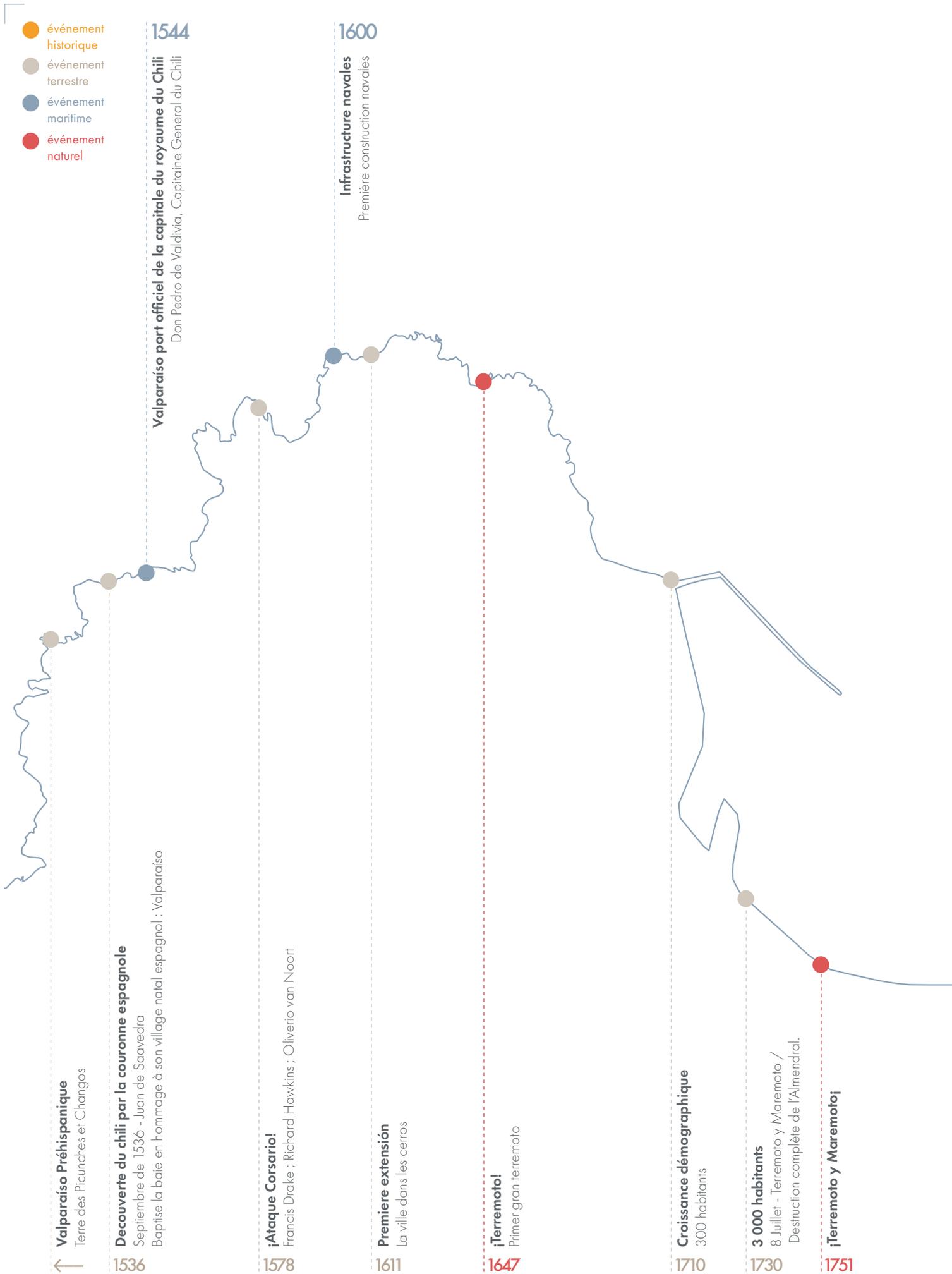
A compter de l'indépendance du Chili, et grâce à la libéralisation des échanges, Valparaíso est devenue une escale incontournable sur les routes maritimes qui relient les côtes et les îles de l'océan Pacifique et de l'océan Atlantique.

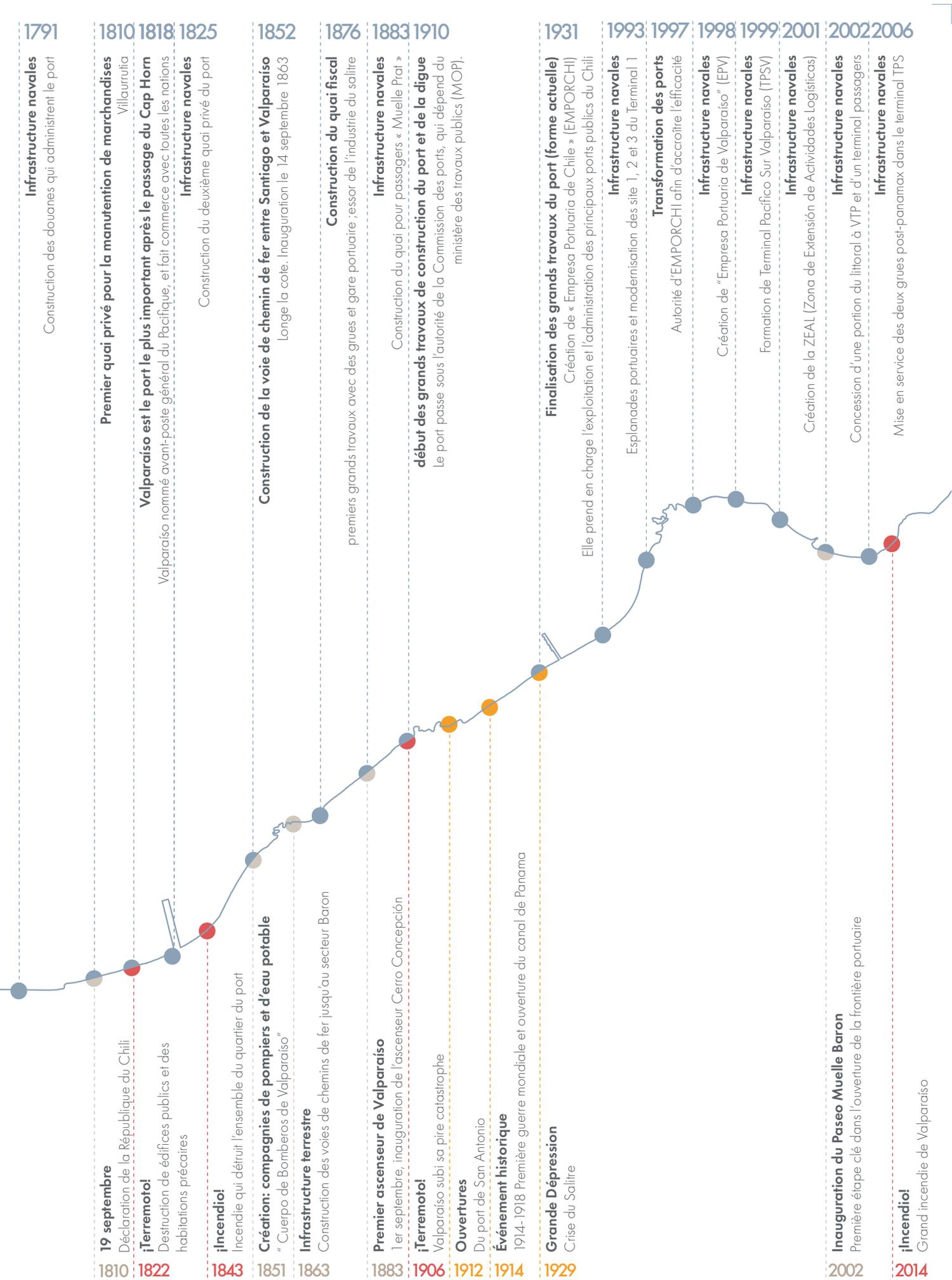
C'est ainsi devenu un nœud commercial important, approvisionnant le Pérou, la Bolivie, l'Argentine, la Californie et l'Australie.

C'est au début du XXe siècle que l'activité portuaire de Valparaíso entame son déclin entraînant avec elle l'activité et l'économie de la ville. Ce revers s'explique par les événements suivants, qui survinrent tous en un court laps de temps :

- Le terrible tremblement de terre de 1906, suivi par un immense incendie qui rase une grande partie de la ville.
- L'ouverture du port de San Antonio en 1912.
- L'ouverture du canal de Panama en 1914. Placé au confluent des principales routes maritimes et bien moins dangereux que le Cap Horn, il s'impose comme nouvelle porte vers de Pacifique
- La première guerre mondiale (1914-1918), qui entraîne la fermeture des marchés européens, principaux partenaires commerciaux de la ville.







1791
Infrastructure navales
 Construction des douanes qui administrent le port

1810
Premier quai privé pour la manutention de marchandises
 Villaurrutia

1818
Valparaiso est le port le plus important après le passage du Cap Horn
 Valparaiso nommé avant-poste général du Pacifique, et fait commerce avec toutes les nations

1825
Infrastructure navales
 Construction du deuxième quai privé du port

1852
Construction de la voie de chemin de fer entre Santiago et Valparaiso
 Longe la côte. Inauguration le 14 septembre 1863

1876
Construction du quai fiscal
 premiers grands travaux avec des grues et gare portuaire ,essor de l'industrie du salitre

1883
Infrastructure navales
 Construction du quai pour passagers « Muelle Prat »

1910
début des grands travaux de construction du port et de la digue
 Le port passe sous l'autorité de la Commission des ports, qui dépend du ministère des travaux publics (MOP).

1931
Finalisation des grands travaux du port (forme actuelle)
 Création de « Empresa Portuaria de Chile » (EMPORCHI)
 Elle prend en charge l'exploitation et l'administration des principaux ports publics du Chili

1993
Infrastructure navales
 Esplanades portuaires et modernisation des site 1, 2 et 3 du Terminal 1

1997
Transformation des ports
 Autorité d'EMPORCHI afin d'accroître l'efficacité

1998
Infrastructure navales
 Création de "Empresa Portuaria de Valparaiso" (EPV)

1999
Infrastructure navales
 Formation de Terminal Pacifico Sur Valparaiso (TPSV)

2001
Infrastructure navales
 Création de la ZEAL (Zona de Extensión de Actividades Logísticas)

2002
Infrastructure navales
 Concession d'une portion du littoral à VIP et d'un terminal passagers

2006
Infrastructure navales
 Mise en service des deux grues post-panamax dans le terminal TPS

1810
19 septembre
 Déclaration de la République du Chili

1822
¡Terremoto!
 Destruction de édifices publics et des habitations précaires

1843
¡Incendio!
 Incendie qui détruit l'ensemble du quartier du port

1851
Création: compagnies de pompiers et d'eau potable
 " Cuerpo de Bomberos de Valparaiso "

1863
Infrastructure terrestre
 Construction des voies de chemins de fer jusqu'au secteur Baron

1883
Premier ascenseur de Valparaiso
 1er septembre, inauguration de l'ascenseur Cerro Concepción

1906
¡Terremoto!
 Valparaiso subi sa pire catastrophe

1912
Ouvertures
 Du port de San Antonio

1914
Événement historique
 1914- 1918 Première guerre mondiale et ouverture du canal de Panama

1929
Grande Dépression
 Crise du Salitre

2002
Inauguration du Paseo Muelle Baron
 Première étape clé dans l'ouverture de la frontière portuaire

2014
¡Incendio!
 Grand incendie de Valparaiso

- La crise du Salitre en 1914 puis en 1929. Le Chili est au 19ème siècle le principal producteur de nitrate de soude. La guerre, puis la «grande dépression» mettent à terre cette industrie, avec de grandes répercussions sociales et économique dans le pays.

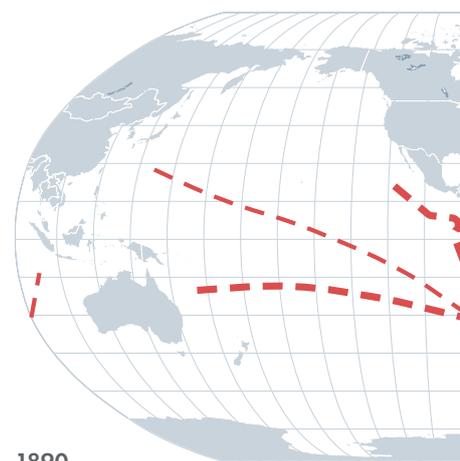
Illustration 16 - Évolution des routes maritimes entre 1890 VS 1950 : avant et après l'ouverture du canal de Panama

Ces éléments ont tous pour conséquence de réduire les volumes de marchandises transitant par Valparaíso (-47% entre 1913 et 1925), et avec eux disparaît la primauté que le port avait dans le Pacifique Sud depuis le milieu du XIXe siècle.

Un processus de modernisation du port recommence toutefois dans les années 80, avec la construction de nouveaux quais, l'achat d'équipements et l'incorporation du secteur privé dans les opérations de transport de marchandises. Le port de Valparaíso retrouve son rôle de port d'importance internationale, en se classant 17ème port d'Amérique du Sud en 2019. [28]

Pour ce qui est de l'évolution du port et du littoral, la frise chronologique permet de remarquer une densité importante de réformes et de travaux au XXème siècle. Ces réformes, qui ont défini le port et son activité comme on les connaît aujourd'hui, font suite à la globalisation du modèle commercial libéral et aux révolutions technologiques dans le monde du fret maritime.

Côté Terre, cette frise chronologique nous permet de remarquer la formidable résilience de la ville et de ses habitants. En effet, depuis sa fondation, Valparaíso a subi d'innombrables événements destructeurs : pillages, bombardements, plus de 4 grands «terremoto» (dont le plus meurtrier survint en 1906), au moins 2 tsunamis et d'innombrables incendies, liés au climat sec de la région et aux installations de gaz ou d'électricité précaires.

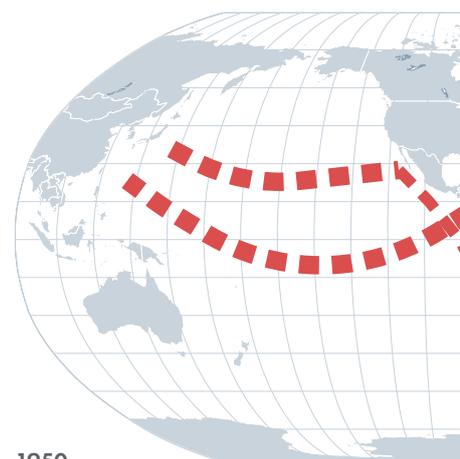


1890

1700 -1900 : Cap Horne route maritime entre Australie, Japon et Europe

1804 : Premier bateau à vapeur

1848 - 1863 : 18 naufrages au cap Horn



1950

1914 : Ouverture du Canal de Panama et première guerre mondiale

1929 : Crash boursier et crise du Salitre

1913 - 1926 : 6 naufrages au cap Horn



1.4. Patrimonial

Le patrimoine maritime est défini comme

« l'ensemble des éléments matériels ou immatériels liés aux activités humaines qui ont été développées dans le passé, récent ou plus lointain, en relation avec les ressources et le milieu maritimes » [29]

Comme on a pu l'étudier, Valparaíso est une ville qui a été influencée à chaque instant de son histoire par le port et les routes maritimes.

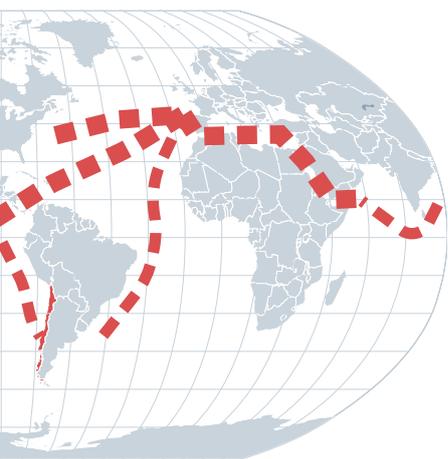
Le patrimoine maritime qu'on y trouve aujourd'hui est ainsi très riche. A la fois paysagé (vues panoramique sur la baie), intangible (découverte de la ville depuis la mer, batailles navales dans la baie, immigration par bateaux), traditionnel (fête de la Fogata del Pescador et processions de San Pedro - saint patron des pêcheurs), muséographique (Musée du Bâtiment des douanes, expositions), archéologique (épaves, sol du Plan), architectural (phares, bâtiments variés européens), militaire (Fort Esmeralda, anciennes batteries), portuaire (quais, docks, douanes) et «flottant» (voiliers, bateaux à vapeurs, vedettes).

Célébrant cette richesse culturelle, en 2003, le cœur historique de Valparaíso est nommé patrimoine de l'humanité par l'UNESCO, en tant que «Témoignage exceptionnel de la première phase de la mondialisation à la fin du XIXe siècle, lorsque (Valparaíso) est devenu le premier port commercial sur les routes maritimes de la côte Pacifique de l'Amérique du Sud». [30]

L'UNESCO justifie son choix en s'appuyant sur trois caractéristiques du quartier, toutes liées au rôle de Valparaíso en tant que ville portuaire :

- Son environnement géographique et topographique particulier
- Ses formes urbaines, sa disposition, ses infrastructures et son architecture
- Son attrait et son influence sur les populations du monde entier

L'UNESCO veut ainsi valoriser le résultat urbain original créé par la rencontre de la géographie stimulante de la baie, par l'impulsion modernisatrice du 19ème et par le dialogue interculturel.



La zone délimitée (que l'on peut voir sur le plan ci-contre) inclut des espaces publics et des bâtiments, allant de maisons très simples à des édifices monumentaux, avec une grande variété de techniques de construction, de styles et de stratégies d'adaptation au relief. On y trouve aussi des infrastructures de transport, notamment les systèmes d'ascenseurs funiculaires et de trolleys typiques de l'époque et un certain nombre d'expressions du patrimoine immatériel, qui illustrent toutes le rôle de premier plan joué par le quartier historique de la ville portuaire de Valparaíso dans le commerce mondial de l'ère industrielle de la fin du XIXe siècle.

Illustration 17 – Plan de la zone classée par l'UNESCO au patrimoine de l'humanité en 2003 _ Échelle 1 :20 000

Pourtant, si tous ces éléments glorifient la culture maritime de la ville, la zone délimitée par l'UNESCO ne prend en compte qu'une infime partie du littoral de la baie, à savoir la jetée Prat.

C'est une portion infime du littoral de Valparaíso de 200 m, sur les quelques 2,5km de littoral de la baie. Et si cette portion du bord maritime est nommée par l'UNESCO, c'est parce qu'elle est le dernier bastion de l'identité originelle des porteños en contact direct avec l'océan.

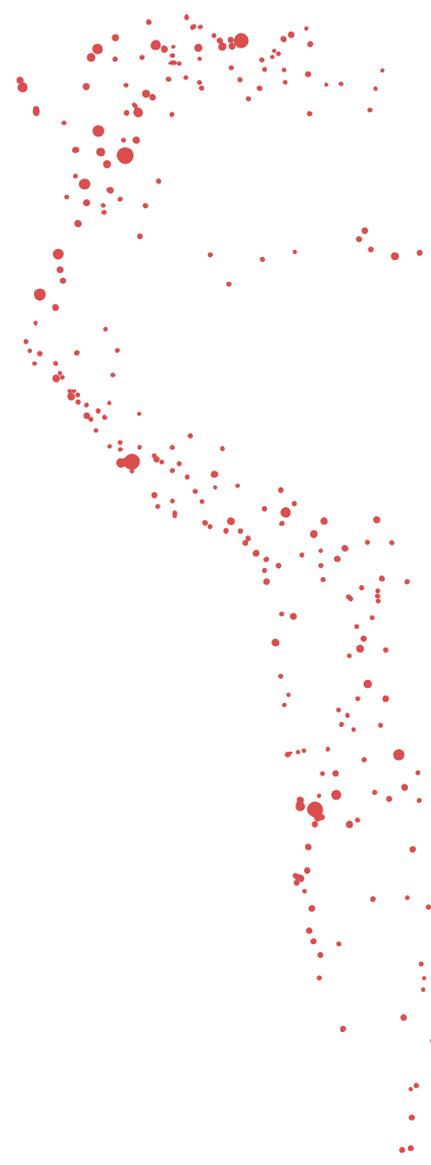
On peut encore y voir des pêcheurs vendre leurs produits sur des étales face à leurs petits bateaux.

Cette culture de pêcheur, qui aujourd'hui est presque pittoresque, est pourtant l'identité de la ville, et des porteños.

Ni les bains publics, ni les petits ports, ni les plages qui formaient avant la vie de la ville ne substituent. Cette identité a été décapitée par la construction des voies de chemins de fer, de l'avenue Errazuriz et la privatisation des 40 derniers mètres de bord maritime par le port.

S'il reste sur terre un large patrimoine maritime, il n'y en a plus sur l'océan. Et surtout, la ville ne peut plus en produire, car elle s'est retrouvée cristallisée dans sa relation à la mer de 1931 (date de finalisation des derniers grands travaux du port).

Image 7 - Photo d'archives de la baie de Valparaíso ; Patrimoine maritime



1.5. Philosophique

Amereida et les porteños, soit comment habiter l'Amérique du Sud

Afin de comprendre la philosophie des porteños, il est intéressant d'étudier le recueil de poèmes «Amereida» qui a vu le jour dans la région au XXème siècle. L'ouvrage fut constitué en 1970 par un collectif de poètes, architectes, designers, sculpteurs, philosophes et artistes venus d'Amérique latine et d'Europe, à la suite d'un voyage effectué en 1965. Durant ce voyage initiatique, le collectif a traversé le continent sud-américain depuis la Terre de Feu jusqu'à Santa Cruz de la Sierra en Bolivie, en y cherchant le sens «d'habiter l'Amérique». A la suite du voyage, une compilation des écrits, annotations, poèmes, lettres, pages blanches et coupures de presses et de dessins ont été rassemblés, dans le livre intitulé «Amereida». Sans auteur, sans numérotation, sans majuscules.

Le nom Amereida réunit ceux d'«Amérique» et de «Énéide», l'épopée antique relatant les épreuves traversées par le héros grec Énée. C'est la première épopée américaine, qui propose les bases d'une nouvelle identité américaine.

La lecture du texte entraîne le questionnement de l'identité de l'être américain, en proposant une refondation basée sur la reconnaissance de l'Amérique comme une découverte et un don.

Dès la première page du poème, la rencontre avec l'inconnu ouvre la possibilité de commencer à penser au nouveau monde comme un cadeau.

Les poètes identifient une mer intérieure sur le continent, vierge et inexplorée. L'américain habite entre les océans, celui de l'intérieur et ceux de l'extérieur. La culture américaine est océanique.

Illustration 18 – Amereida

Ce premier dessin du recueil illustre la tendance des villes sud-américaines, qui sont dans leur grande majorité installées près des côtes.

*“vivir en los contornos de una figura frente a su mar de dentro es
nuestro modo
huir
o enfrentar
es guardarnos”*

Au-delà d'un recueil de poème, Amereida est devenue une philosophie, la quête d'un retour vers une identité américaine, faisant abstraction de la colonisation et de la mondialisation.

Les auteurs recherchent la rupture avec les modèles classiques établis. Ils proposent dans ce but une illustration du continent sud-américain vu depuis l'intérieur de la terre.

*“¿qué es esta américa retornada e invertida?
jes américa vista a partir de la tierra!
a partir de lo debajo dicho de otro modo
de donde viene dante y donde están los muertos*

*puede que sea el primer paso en todo caso es paradójicamente
la más profunda vista – antes y después de toda habitación”*

*«qu'est-ce que cette Amérique retournée et inversée ?
c'est l'Amérique vue de la terre !
d'en bas, c'est-à-dire de là où vient dante et où sont les morts,*

*c'est peut-être le premier pas, mais c'est paradoxalement
la vue la plus profonde - avant et après toute habitation».*

Cette image de l'Amérique retournée incarne la remise en question fondamentale de la réflexion d'Amereida, qui invente une nouvelle identité basée sur l'hospitalité, l'écoute et la rencontre de l'autre, l'égalité et l'amour du travail.

Illustration 19 - Amedeida

Au-delà d'un simple recueil de poèmes, ce texte constitue le manifeste d'un courant philosophique, où s'exprime le besoin de disposer d'un espace pour développer, à la lumière d'Amereida, un projet de vie combinée au travail et à l'étude par la rencontre entre poésie et artisanat. C'est ainsi que s'est fondé en 1970 le site de Ciudad Abierta, la «ville ouverte».

A seulement 16 km de Valparaíso et de sa «baie fermée», s'est installé sur 270 ha de dunes, la communauté de la Ville Ouverte, comme un repère ou un «jalón de l'Amérique» qui, face à l'océan Pacifique, donne naissance et corps à la poésie.

Elle souligne à la fois l'identité océanique américaine, et le besoin d'ouverture envers l'autre et la nature.

Le lieu s'est développé par la construction successive des agoras (espaces publics et lieu de parole), puis des auberges (lieu d'habitation), puis des espaces qui les relient (lieux de promenade), et enfin des cimetières.

L'ensemble est devenu une unité, construite par l'exercice de l'hospitalité, entre ses citoyens et habitants, avec les invités et les visiteurs, et ce jusqu'à aujourd'hui.

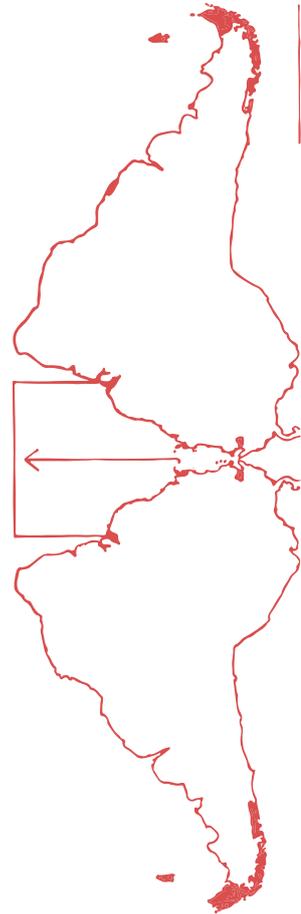
Les seules règles qu'on y trouve sont :

- L'égalité intrinsèque de tous les métiers à la lumière d'«Amereida», une vision poétique de l'Amérique.
- L'amour du travail de l'artisanat, qui est le moyen pour tout homme de faire le monde.
- L'hospitalité, comprise avant tout comme une ouverture à l'écoute des autres, qu'ils soient membres de la société ou invités.
- La recherche permanente du consentement et le rejet du pouvoir comme domination de certains sur d'autres.

Cette philosophie ne s'arrête pas à la communauté de poètes, architectes, sculpteurs et danseurs qui vivent à Ciudad Abierta. Elle n'est que la formulation des sentiments que l'on ressent lors d'un voyage au Chili, et surtout à Valparaíso. Les porteños sont des personnes curieuses, bienveillantes et hospitalières avec les étrangers. Ils sont toujours à la recherche de l'amitié et de la cohésion des groupes, qu'ils créent grâce à la musique et aux arts. Les tags, les musiques de rues et les multiples événements culturels que l'on croise quotidiennement dans la ville sont l'expression de cette identité généreuse américaine que décrit l'Amereida. Les porteños aspirent et produisent une société qui tend vers l'utopie pour nous Européens.

Afin de transmettre le message d'Amereida, Ciudad Abierta reçoit chaque année des centaines d'étudiants de la PUCV, pour accueillir et encourager une floraison d'expériences et de tentatives artistiques et architecturales chez les jeunes générations. Ce laboratoire afin d'aboutir «sur des architectures et des sculptures qui donnent à penser que l'utopie est en marche, qu'elle n'est pas un mirage» et de «rendre possible l'imaginaire, apprendre à posséder l'intuition de l'avenir.» [31]

Le port de Valparaíso, que l'on s'évertue à décrire comme une barrière, vient non seulement rompre le lien entre les porteños et leur identité océanique, mais aussi enclaver leur quête «américaine» d'ouverture et d'exploration. La frontière s'oppose brutalement au message de l'Amereida, et à cette philosophie que l'on retrouve dans le cœur des Chiliens.



2. Évolution de la justice spatiale à Valparaíso

Étant plus familier avec la ville porteños, sa population et ses mœurs, on peut désormais essayer de comprendre l'évolution de la justice spatiale sur son littoral.

On cherche ici à identifier les mécanismes et les acteurs qui ont concrètement agit dans la ville, et qui ont participé à l'élaboration de la frontière.

Au cœur de cette évolution, qui s'est principalement déroulée au XXème siècle comme on a pu le voir, la tendance capitaliste à la surexploitation des milieux est largement présente. Dans la littérature, on retrouve cette notion dans *Bienes comunes, modernización urbano-portuaria y conflicto socio-ambiental*. Pablo Camus et ses collègues s'appuient sur le travail de Veronica Strang pour dénoncer «la tragédie du non commun», la tendance moderne par laquelle :

«La marchandisation de toutes les sphères humaines finit par détruire toute forme d'approche des biens qui ne favorise pas leur surexploitation». [32]

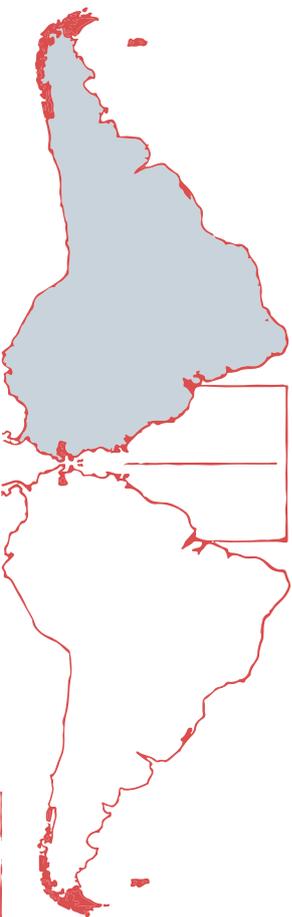
Les auteurs rappellent entre autres les écrits de David Harvey, qui caractérise comme contradictoire la relation entre le capitalisme et la nature. Cette opposition «conduit directement à une instabilité environnementale permanente, notamment en favorisant la surexploitation».

La rationalité économique est élevée au-dessus de toute autre loi et le capitalisme réduit la nature à un réservoir infini de ressources et de marchandises.

L'homme prend le rôle d'agent de changement et reconfigure les territoires selon les besoins que lui dicte la croissance. Le littoral, entre autres, devient au cœur du monde moderne un bien commun conflictuel, où se chevauchent et se disputent une multitude d'intérêts. Pablo Camus cite la proposition de David Harvey «de renommer dans le monde contemporain le processus d'accumulation originelle en accumulation par dépossession» «car ce processus est intrinsèque au capitalisme dans toutes ses phases et pas seulement dans ses origines comme le pensait Marx».

Car le capitalisme converti des biens communs en droit de propriété exclusif au nom de la modernité et du bien collectif. Il dépossède et retire un droit individuel ou communautaire pour satisfaire le besoin économique ou politique.

C'est cette dynamique que l'on retrouve dans l'histoire du littoral de Valparaíso : la dépossession collective (des pêcheurs, des marins, des baigneurs) au profit de l'accumulation capitaliste. Le port de Valparaíso représente un enjeu mondial, régional et local, et ce sont ces enjeux qui se sont répercutés dans la construction de la ville. L'histoire des pêcheurs de la caleta Jaime permet au lecteur de se plonger dans le contexte de la construction de la frontière, et d'en saisir toutes les injustices.



2.1. Contexte maritime

2.1.1. Contexte mondial

Depuis le début du 20ème siècle, l'industrialisation, la libéralisation et la globalisation des économies ont favorisé le libre-échange et ainsi, par ricochet, provoqué une nette augmentation des transports sur les longues distances. Le transport maritime s'est rapidement imposé comme une méthode efficace et rapide, ce qui a conduit à un quasi-quadruplement de l'activité de fret maritime au cours des quatre dernières décennies. Aujourd'hui, la majorité des échanges internationaux se réalisent par voie maritimes [33], le reste étant réalisé par avion ou par routes. Ceci grâce à la massification de l'utilisation du conteneur et aux innovations technologiques rapides permettant une gestion plus efficace des ports. L'importance du transport maritime ne fera que s'accroître au cours des années à venir. Pour visualiser l'importance de son évolution, il suffit de comparer l'augmentation des tonnes de marchandises transportées par voie maritime avec la croissance démographique humaine :

En 1965, il y avait 3,3 milliards d'humains, et le fret maritime était de 1,7 milliards de tonnes.

En 2004, la terre est peuplée par 6,5 milliards de personnes, tandis que le trafic maritime atteint les 6,4 milliards de tonnes.

La carte ci-contre illustre la progression de l'activité portuaire mondiale depuis 1970.

Illustration 20 - Évolution de l'activité portuaire dans le monde depuis 1970

On peut remarquer la grande croissance des ports situés sur le littoral Pacifique asiatique (Vladivostok, Hong Kong, Macao, Shanghai, Tokyo ...) et des ports ouest nord-américains. Le Chili se trouve donc dans l'espace maritime le plus dynamique de notre ère, ce qui lui confère un grand avantage géographique.

Illustration 21 - Plaque maritime Pacifique

Dans le «Rapport des infrastructures portuaires et côtières chilienne de 2020» [33], on retrouve l'énumération des tendances des transports maritimes mondiaux suivant :

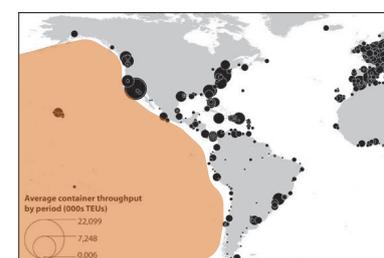
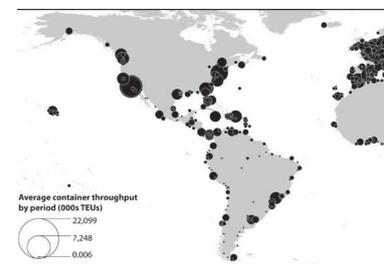
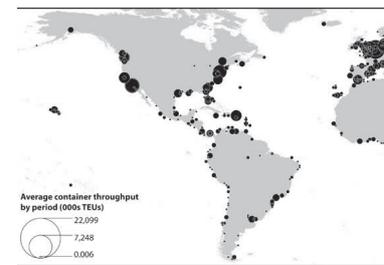
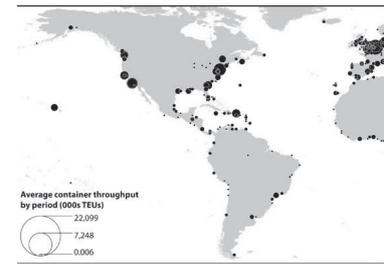
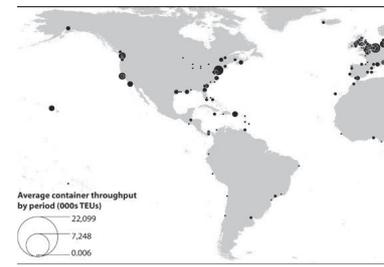
- La Globalisation
- L'usage de conteneurs
- Le développement des routes maritimes
- Forte augmentation des investissements dans les systèmes portuaires de la côte Pacifique Sud
- L'intégration territoriale, afin d'assurer la continuité des lignes de transports vers les destinations terrestres

Ces tendances guident aujourd'hui les évolutions des ports, et doivent être prises en compte afin d'anticiper le développement futur des espaces portuaires, entre autre au Chili.

2.1.2 Le Chili, pays portuaire

Le Chili est un pays fondamentalement marqué par la présence de l'océan.

Comme on l'a déjà expliqué, ses quelques 6500 km de côtes créent une immense interface, qui font du littoral une caractéristique essentielle de l'identité géographique, économique et sociale du pays.



C'est pourquoi le pays repose largement sur les activités de la côte, comme le commerce extérieur [exportations], le cabotage [navigation], le secteur de la pêche, le tourisme international [croisières] et le transport de passagers.

Au travers de ces quelques chiffres fournis par le ministère de la défense nationale chilienne [34], on découvre l'importance du littoral dans le pays :

- En comptabilisant les côtes insulaires en plus des côtes continentales, le Chili a une longueur de côte de 83 850 km
- 14 de ses 16 régions sont situées sur la côte
- 103 communes sur 346 sont côtières
- 21 % de la population vit à moins de 10 km de la côte
- Plus de 50 % du patrimoine culturel et naturel chilien est situé dans des zones considérées comme côtières
- Plus de 70 % de la population se déplace sur la côte en période estivale

L'économie chilienne a été marquée ces dernières années par une grande ouverture commerciale, confortée par la signature d'un ensemble de traités de libre échange et d'accords commerciaux avec les principaux acteurs économiques du monde.

Cette stratégie politique s'est largement reposée sur le système portuaire du pays, par lequel transite aujourd'hui 90 % du commerce international chilien [35].

Ce commerce extérieur est vital pour l'économie du pays, car il représente aujourd'hui 65 % du PIB. Les ports maritimes sont ainsi des éléments clés de l'économie moderne du pays.

Afin de maintenir son rôle de porte d'entrée commerciale sur l'Asie-Pacifique Sud et de compenser l'ouverture du canal de Panama, le Chili a dû largement investir dans ses infrastructures portuaires. Ce processus s'est déroulé grâce à un partenariat public-privé, qui a abouti à l'augmentation de plus de 50 % de la capacité de transfert et à presque tripler la vitesse de transfert des marchandises.

Les ports nationaux les plus importants aujourd'hui sont ceux de Antofagasta, Quintero, Valparaíso, San Antonio, Mejillones (en lien avec l'industrie minière du nord) et Talcahuano, et ont pour partenaires commerciaux le Canada, les États-Unis, le Mexique, l'Europe (par le canal de Panama), et l'Asie, avec entre autres la Corée du sud, le Japon et la Chine.

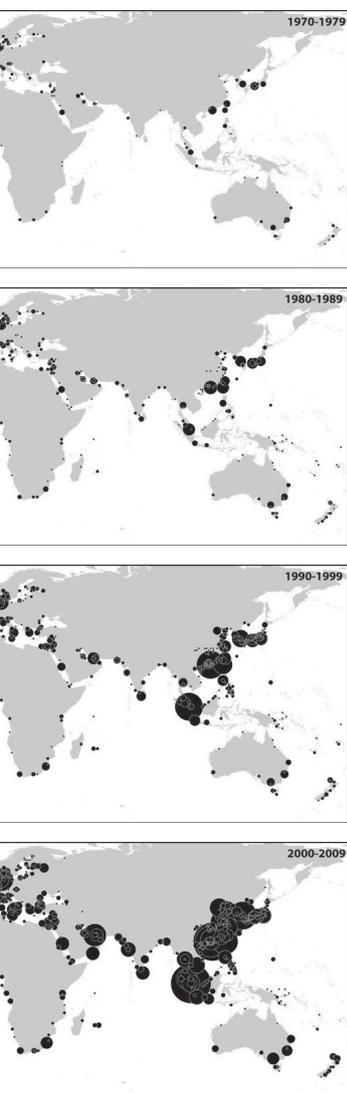
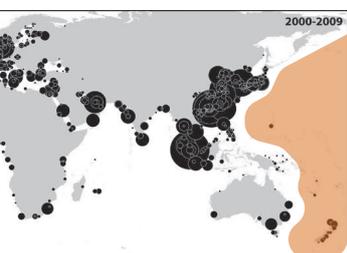


Illustration 22 - Traités commerciaux chiliens

Tratados de Libre Comercio	Acuerdos de Asociación	Acuerdos de Complementación	Acuerdos de Alcance Parcial
Panamá	Unión Europea	Argentina	India
Japón	P-4 (Nueva Zelandia, Singapur, Brunei, Chile)	Bolivia	
China		Colombia	
EEUU		Cuba	
Canadá		Ecuador	
México		Mercosur	
Korea		Venezuela	
Centro América			
EFTA			
(Asoc. Europea de Libre Comercio)			
Australia			
Perú			



Encore aujourd'hui, le secteur maritime est en plein essor, et la marine chilienne déclare être orientée vers les axes stratégiques suivants pour la prochaine décennie :

1. Mettre en œuvre les infrastructures nécessaires en quantité et en qualité pour stimuler le développement productif du pays et des régions, par l'amélioration de la compétitivité et l'insertion dans un monde globalisé, en contribuant à la croissance durable et à l'innovation.
2. Fournir des services d'infrastructure pour garantir à moyen terme l'intégration et le développement équilibré du territoire national.
3. Contribuer de manière substantielle au développement social, dans le but d'améliorer la qualité de vie des chiliens dans les villes et les zones rurales.
4. Contribuer à la sécurité stratégique de la nation, en fournissant des infrastructures pour l'utilisation efficace de l'eau, de l'énergie et des ouvrages de connectivité résistants aux catastrophes naturelles.
5. Fournir des services de gestion, de surveillance et de planification qui assurent la protection de l'environnement associé à l'entretien de l'eau. [35]

Scénario national :

24 ports commerciaux à usage public (7 vraquiers et 17 polyvalents) dont 10 offrent également des services de cabotage, une trentaine de terminaux privés spécialisés dans le transport de minerais et de pétrole.

14 ports de passagers dont 8 sont également utilisés pour le cabotage

17 ports de pêche

30 ports privés

Infrastructures portuaires mineures (criques de pêche, infrastructures de connectivité, marinas sportives, entre autres).

Contraintes géographiques :

Nord : transport de minéraux (en vrac).

Centre : transport de produits agricoles tels que des fruits et des conteneurs (marchandises diverses).

Sud : transport de produits en bois (en vrac).

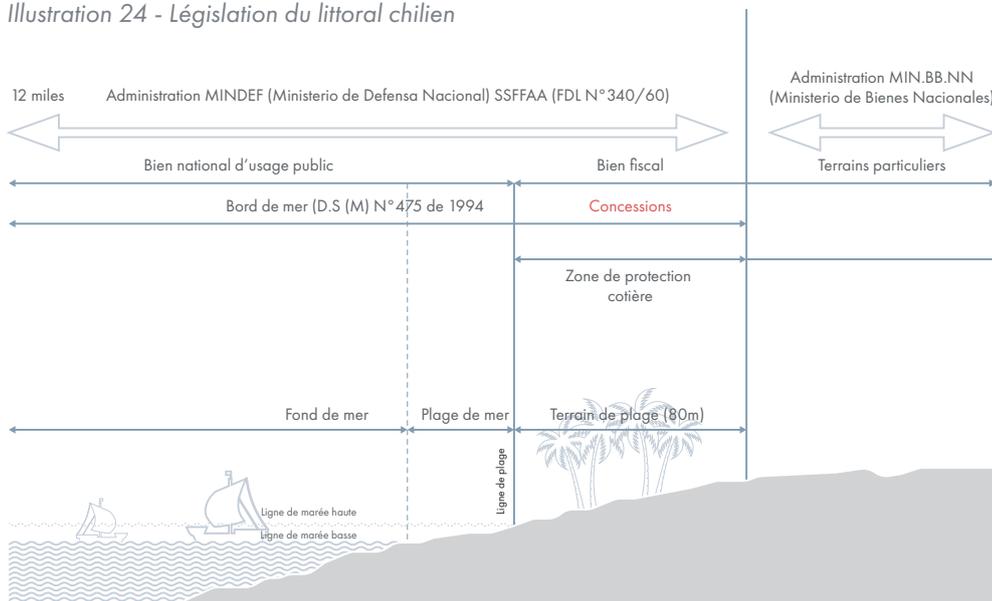
Sud : transport de communication entre les ports locaux, transfert de véhicules et de passagers ainsi que transport de marchandises.



Illustration 23 - Principaux ports chiliens

Afin de comprendre les mécanismes politiques permettant de supporter les extensions portuaires nécessaires aux ports pour rester compétitifs, on réalise le schéma ci-contre,.

Illustration 24 - Législation du littoral chilien



Basé sur le rapport «Hacia una ley de costas en Chile: criterios y desafíos en un contexto de cambio climático» réalisé par CIGIDEN. [35] Il est ainsi plus facile de se représenter la gestion politique du littoral chilien. C'est ce découpage de la bordure côtière qui permet la planification et l'organisation des espaces qui composent le littoral, et de définir les espaces et leurs multiples usages. Ces tracés identifient les limites d'extension, le zonage général et les conditions et restrictions pour son administration, conformément aux dispositions du DS. (M) No475, du 14 décembre 1994.

On peut voir que le bord du littoral est administré, jusqu'au bout du terrain de plage, par le ministère de la défense nationale. Les concessions portuaires se font sur ces terrains, comme c'est le cas à Valparaíso, où le port est concessionnaire selon la loi 19.542 pour 20 ans, avec possibilité de reconduire le contrat pour 10 années supplémentaires si certains travaux étaient réalisés entre-temps. [22]

Ce système de concessions permet à l'état de réaliser des projets économiques pour le bien de la nation (au détriment des populations locales dans la majorité des cas).

A Valparaíso, les besoins logistiques et industriels du port, présents dans la baie depuis la genèse de la ville, ont satisfait leurs besoins d'espaces et de réseaux grâce à ces concessions. C'est ainsi que l'extension industrielle a pu avoir lieu au bord de l'océan.

Malgré toutes ces dimensions économiques, le Chili voit aujourd'hui apparaître dans ces mêmes espaces des projets visant à réhabiliter le potentiel social et naturel des côtes. Des promenades côtières ont ainsi été construites dans les villes portuaires d'Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Puerto Montt, Puerto Cisnes et Punta Arenas, et dans quelques autres villes.



Iloca, Caleta Felipe Cubillos



Pichidangui



Reñaca

Image 8 – Promenade de bord de mer d'Iloca

Image 9 – Promenade de bord de mer de Pichidangui

Image 10 - Promenade de bord de mer de Renaca

Ces fronts de mer sont constitués de zones de promenades, de points de vue, d'aires de repos, d'éclairage, de parkings, etc. et sont un premier pas vers la démocratisation du littoral qui nous occupe.

2.1.3. Valparaíso

Valparaíso se trouve dans la zone centrale du pays, au bout de l'axe le plus dynamique du MERCOSUR. Les terminaux de sa région, la cinquième région (ou région de Valparaíso), concentrent plus de 34% du fret du pays [36]. On y trouve les principaux ports spécialisés dans l'expédition de conteneurs et la réception et la distribution des carburants.

D'une part, le port de Quinteros qui a un caractère spécifique de manutention de «vrac» liquide, d'autre part, les ports de Valparaíso et de San Antonio qui ont des objectifs polyvalents, bien qu'ils aient chacun leurs spécificités.

Valparaíso possède en plus de son port industriel un patrimoine architectural, un terminal pour les croisières, et une partie dédiée à l'armée. Le port de San Antonio est quant à lui spécialisé dans la gestion de masse des conteneurs et des «vracs».

Cependant, à la différence de Valparaíso, ce port a une capacité d'extension physique sur le littoral.

En considérant l'échelle nationale, on peut extrapoler que la situation créée dans la cinquième région par la collaboration entre les ports (Quinteros, Valparaíso et San Antonio) s'apparente au fonctionnement d'une ville portuaire d'envergure mondiale, une ville portuaire «hub» selon les classifications établies plus haut dans la figure XXX. Cette analogie s'appuie sur la forte densité de la population côtière de la région et l'étendue du tissu urbain, qui englobe les ports.

La région de Valparaíso est ainsi un nœud d'activités portuaires suffisamment dense pour rester compétitive face aux villes portuaires hub internationales.



Illustration 25 - Typologie maritime de la Vème Région

Dans cette région à l'activité maritime importante, le port de Valparaíso gère 40 % de la charge totale [22], ce qui représente annuellement un total de 8.309.614 tonnes de marchandises.

Sur la carte ci-contre, réalisée sur la base des informations fournies par l'entreprise EPV (Empresa Portuaria Valparaíso) on rend compte de l'ensemble des connections maritimes qu'assume le port. On constate que Valparaíso est un port d'envergure internationale, qui échange avec l'ensemble des partenaires commerciaux du Chili à l'échelle planétaire.



Illustration 26 - Partenaires commerciaux du port de Valparaíso

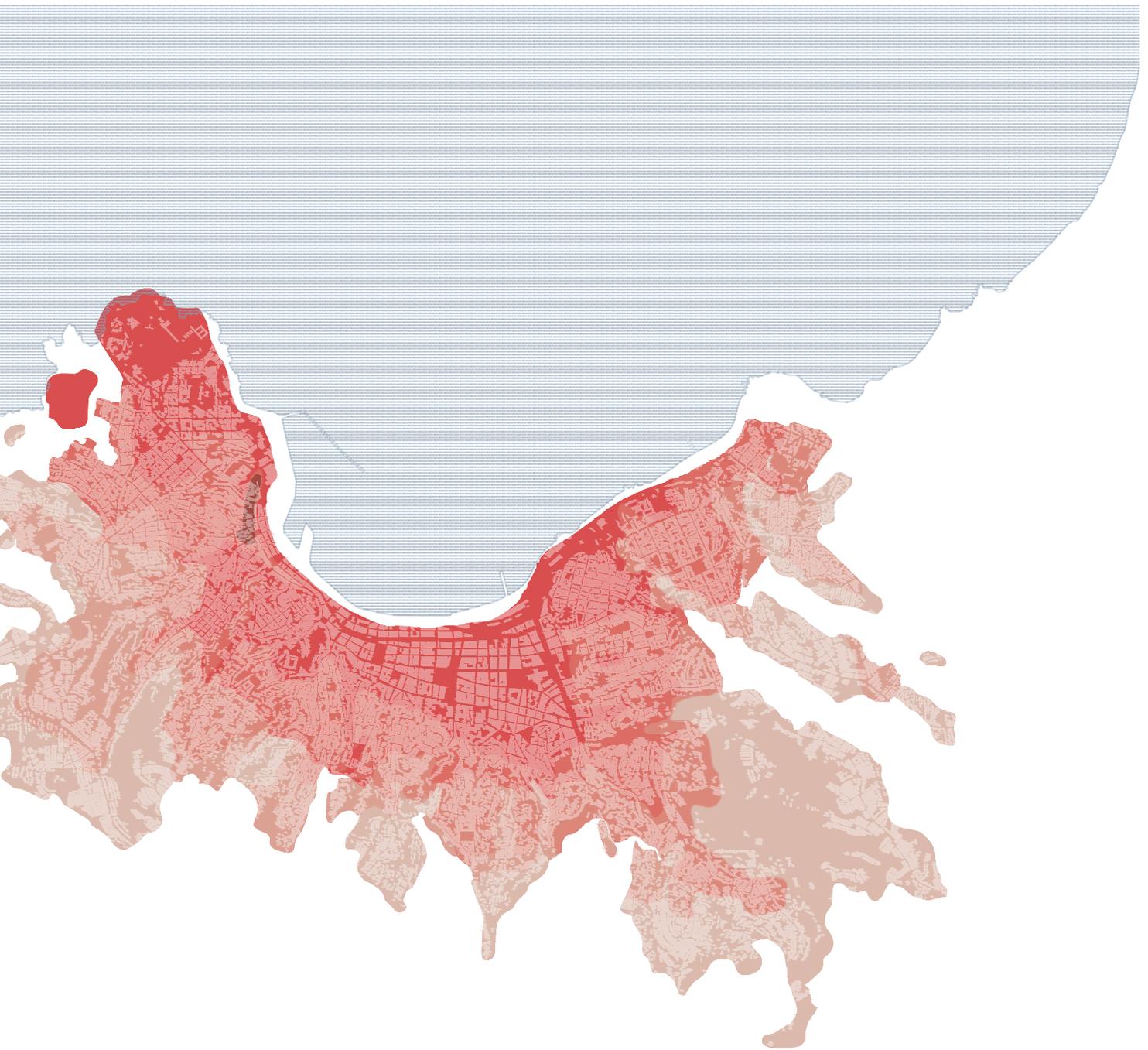
2.2. Évolution du littoral et des collines

Illustration 27 - Croissance urbaine verticale de Valparaíso

Valparaíso et l'histoire de son urbanisation sont intimement liés à l'hydrologie du territoire. Hydrologie de l'océan, évidemment, mais aussi hydrologie des cours d'eau des collines de la baie. Et la ville a joué sur ces deux éléments afin de s'étendre et de satisfaire ses besoins en territoires.

Dans un premier temps, on s'intéressera à la croissance verticale de la ville, qui a permis de loger un nombre toujours plus important de porteños par le biais des «quebradas», lits des rivières des collines.

Dans un second temps, on s'intéressera à l'extension horizontale de la ville, qui a grignoté plus des deux tiers de son plan actuel sur la baie.



- Avant 1712
- 1712 - 1897
- 1897 - 1940
- 1940 - 1960
- 1960 - aujourd'hui

Expansion verticale :

Pour comprendre le lien étroit de Valparaíso avec l'océan, on revient à sa découverte en 1536 par la couronne Espagnole,

Car en effet, les premières installations construites dans la baie servent à développer l'activité portuaire, pour desservir la ville de Santiago et renforcer la route maritime entre les côtes péruviennes et l'Espagne.

La ville se concentre alors dans le quartier que l'on appelle aujourd'hui «Barrio Puerto», et est intégralement liée au fonctionnement du port, qui n'est lui-même étendu qu'à une fraction de la baie.

Face aux attaques constantes des pirates et corsaires anglais et hollandais, des forts de défense militaire sont installés sur les hauteurs, et en 1682, Valparaíso est déclaré port militaire.

On peut voir sur la carte ci-contre, que cette occupation purement portuaire a perduré durant près de 200 ans.

Au 19^{ème} siècle, la ville connaît une forte croissance démographique liée à l'immigration (comme l'ensemble des villes sud-américaines).

Les rares surfaces entre les pentes rocheuses et le bord de mer, ainsi que les plaines des collines avoisinantes ne suffisent plus à absorber la croissance de la ville. Ce manque de terrains plats est à l'origine de l'expansion dans les collines avoisinant le port.

Comme on peut le lire dans «La colonización vertical en Valparaíso»

«Mientras naturalmente las quebradas son bajadas de agua, el porteño las usó y usa como subidas, para poblar.» [37]

Par le biais des «quebradas», vallées creusées par l'eau dans les collines de Valparaíso, que les premières colonisations urbaines se sont aventurées dans la verticalité de la baie.

Les «quebradas» sont l'expression topographique du réseau hydraulique des collines.

Ces vallées entre les collines étant le territoire le plus accessible, c'est par ce chemin qu'a commencé l'ascension du tissu urbain.

D'abord aux abords de la limite supérieure du cours d'eau, puis sur le cours d'eau lui-même quand on a pu le recouvrir de dalles. Les ravins ont été voutés, et sont apparus des places et des maisons dans ces plis de la baie. Sur la carte ci-contre, on peut voir les cours d'eau qui ont été enterrés à la suite de l'urbanisation (en bleu foncé).

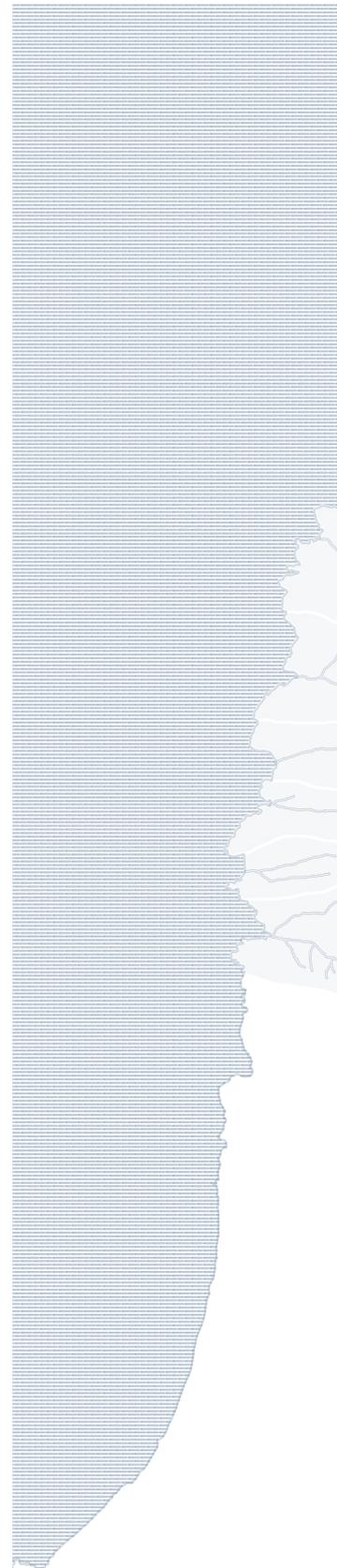
Illustration 28 - Rivières extérieures et sous-terraines de la baie de Valparaíso

Les anciens cours d'eau ouverts qui descendaient par les quebradas jusqu'à la mer s'élargissaient jusqu'à former des petites plages en bord de mer. Ces espaces ont été voûtés et soutiennent aujourd'hui les principales places publiques, tels que les places Aduana, Echaurren, Sotomayor, Turri, et Aníbal Pinto.

C'est ainsi que dans les vallées puis les crêtes les plus proches du port se sont installés les quartiers riches et les institutions, tandis que les populations plus pauvres ont construit leurs maisons sur les flancs des collines.

Importante contribution au développement de la ville, le premier des 30 ascenseurs qui fonctionneront à Valparaíso ouvre en 1883, ce qui produit l'expansion verticale de la ville que l'on peut voir sur la carte entre 1897 et 1925.

C'est dans la continuité de cette logique que la ville s'est développée depuis. Et aujourd'hui, les collines les plus hautes ont été absorbées par la ville, grâce à l'arrivée des micros (mini bus locaux) qui se sont substitués aux ancestraux ascenseurs.





- Piège à sable
- Embouchure
- Quebrada naturelle
- == Quebrada voutée



Expansion horizontale :

Image 11 - Évolution du rapport au littoral : 1900

Image 12 - Évolution du rapport au littoral : 2004

1854 - 1863 / A ses débuts, le port a un très faible impact sur son environnement. La lisière maritime de la ville est dotée de quelques quais privés qui reposent légèrement sur la plage, sans en modifier la lisière. Les bateaux accostent directement sur la plage, avec les risques que cela comporte pour leur bâtiment et pour les cargaisons.

Il est important de souligner qu'à cette époque, le rivage avait également une vocation récréative ; plusieurs stations balnéaires et bains se trouvaient le long de la côte, tendance introduite par les immigrants européens, principalement anglais. Les bains les plus importants étaient ceux de la Calle del Cabo (aujourd'hui Calle Esmeralda), et les bains près des Almacenes Fiscales (entrepôts de douane) qui coexistaient avec le port, et l'utilisation de la plage dans le secteur Baron. Malgré la simplicité de leurs installations, ces stations balnéaires étaient fréquentées tant par la haute société que par les secteurs les plus populaires. [38]

1863 - 1876 / Arrive en 1863 les rails de chemins de fer dans le secteur Baron. Directement lié à la capitale, Valparaíso est débordé par l'activité qui lui est imposée. Au moyen de remplissages artificiels, les porteños étendent pour la première fois le Plan sur le territoire maritime.

Le port construit un premier quai fiscal avec une profondeur suffisante pour permettre l'accostage latéral des navires, augmentant la vitesse de transfert et réduisant les risques des opérations.

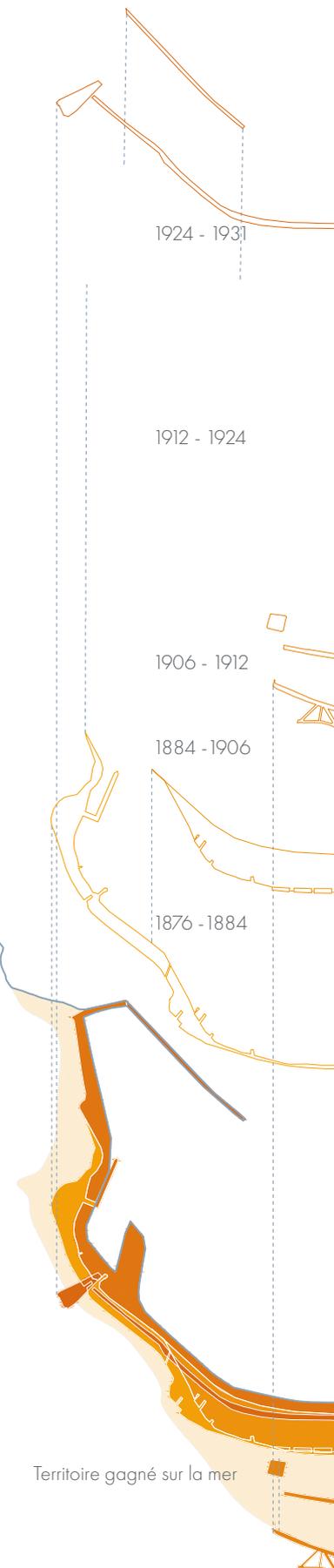
Le nouveau bord de la baie se couvre de grues et de treuils pour soulager le nouveau quai fiscal des navires les plus petits.

Conséquence du remblai des plages, de l'implantation du chemin de fer et de la négligence de l'État en matière de pratiques récréatives, démarre un lent processus d'expulsion des stations balnéaires du port, qui se déportent dans la périphérie de la baie, ce qui influence par la suite la conception de la ville voisine, Viña del Mar, en tant que ville balnéaire.

1876 - 1912 / Seconde extension des terres sur la mer. La ligne de chemin de fer est déplacée vers le nouveau bord et apparaissent les gares ferroviaires de passagers de Bellavista et Plaza Sotomayor.

1912 - 1931 / Dernière phase d'extension, qui a modelé le paysage que nous connaissons aujourd'hui. Les nouvelles structures prennent en compte la nécessité de protection et de l'augmentation du tirant d'eau des navires et surgit un port ultra-moderne, dont les travaux aboutissent en 1931.

Toutefois, le nouveau gain de terres artificielles sur la mer n'établit plus de relations avec la structure urbaine et la ségrégation déjà établie par les travaux précédents



Territoire gagné sur la mer

s'accroît. L'arrivée du conteneur et l'ultra-connectivité du réseau multimodal brise les derniers liens entre le port et la ville en déportant les flux de marchandises vers l'intérieur des terres et non plus vers la baie.

Illustration 29 - Evolution du front de mer de Valparaíso échelle 1 : 25 000

De nos jours, on peut relever les traces de ces constructions successives dans la trame du Plan (et surtout de l'Almendral). L'occupation du site a été spontanée et s'est faite petit à petit, accompagnant le processus de remplissage artificiel. C'est pourquoi les rues parallèles au bord de mer sont courbes, avec des orientations légèrement différentes : elles marquent les avancées successives du littoral.

Les rues perpendiculaires aux bords de mer ont quant à elles des orientations qui s'adaptent aux cerros desquels elles descendent, ce qui forme cette trame irrégulière.

Dans les deux cas, océan ou rivières, Valparaíso a aujourd'hui fait disparaître les liens qu'elle entretenait avec l'élément aquatique, en supprimant l'accès au bord de mer et en enterrant les rivières.

Au fur et à mesure que la ville s'est étendue, elle a recouvert ces rides naturelles, en les rendant sous-terraines.

Les cours d'eaux sont devenus implicites, et de nos jours, on les imagine mais on ne les voit plus. Ce n'est que lorsque les collecteurs des ravins s'effondrent ou débordent que les porteños redécouvrent l'ancienne structure du paysage.

De la même façon, lorsqu'une tempête frappe la ville ou qu'un tsunami se produit, l'océan reprend ses droits sur le territoire qui lui a été amputé. Sur la carte de la zone inondable ci-contre, on peut constater que l'intégralité des terrains artificiels est considérée comme zone inondable.

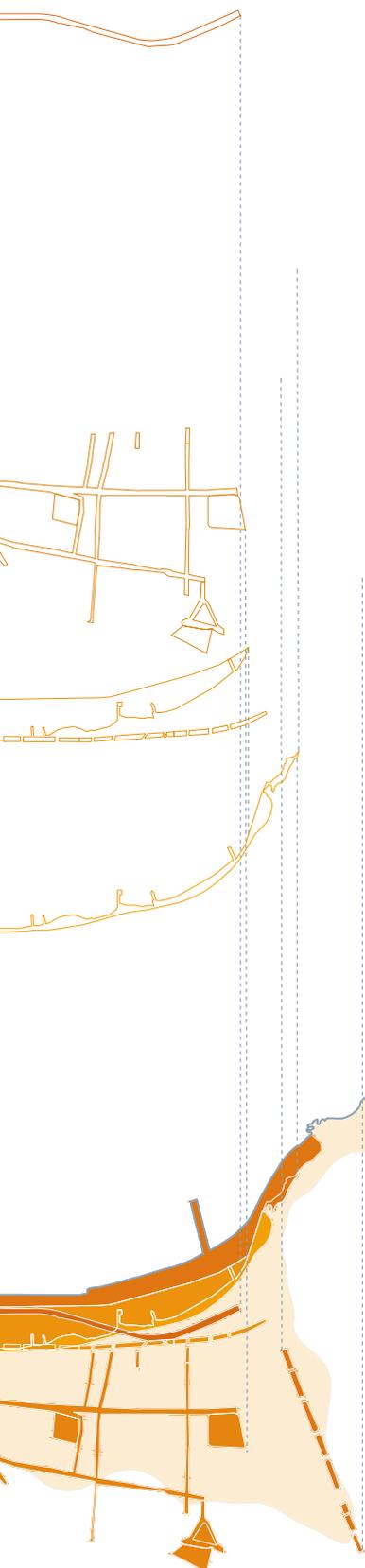


Illustration 31 - Zones inondables échelle 1 : 20 000

A l'origine, Valparaíso a une vocation et une typologie d'avant-port, soit celle d'un espace dominé et dévoué à l'activité maritime. Mais à la suite de la large expansion du tissu urbain, et de la limitation du port dans son extension par la typologie de la baie, Valparaíso a aujourd'hui une typologie de ville maritime, ce qui inverse le rapport de force entre ville et port, et fait resurgir la problématique de l'accès au littoral.

Illustration 30 - Évolution de la typologie de Valparaíso

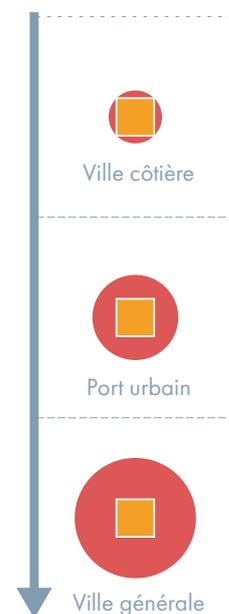
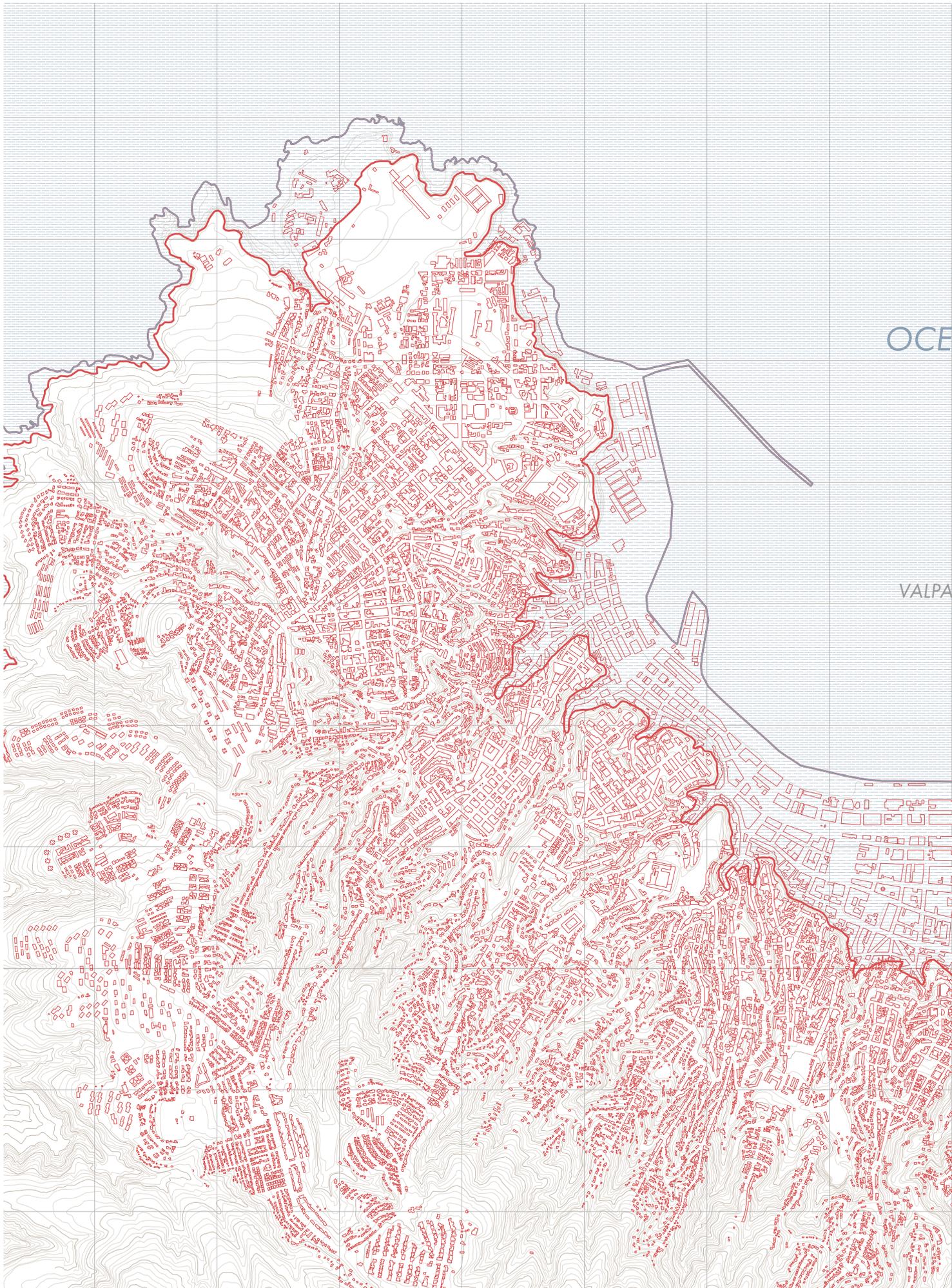




Image 9 – Bains de la Calle del Cabo XIXème siècle

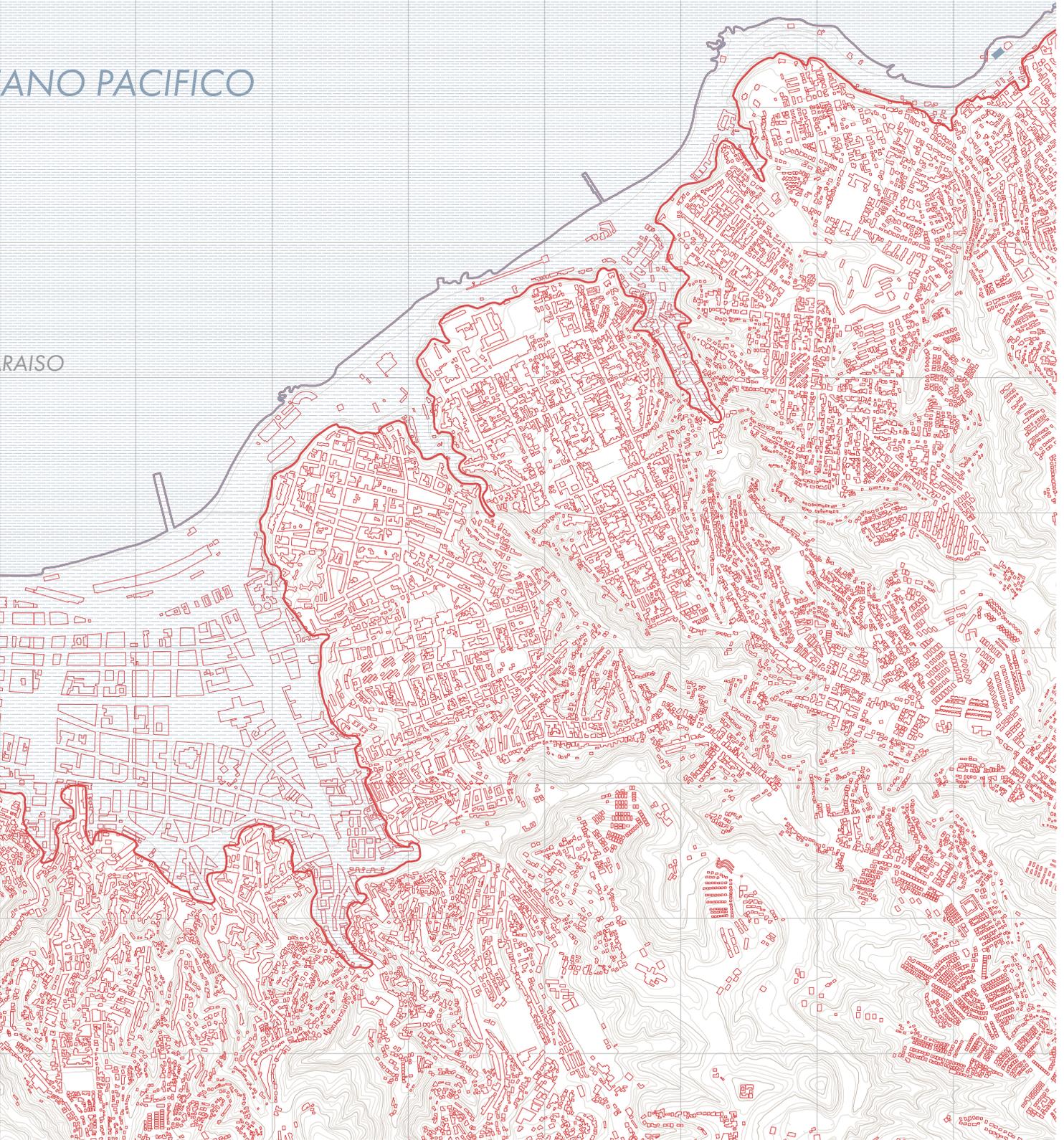




ANO PACIFICO

RAISO

VINA DEL



2.3. L'histoire des pêcheurs de la caleta Jaime

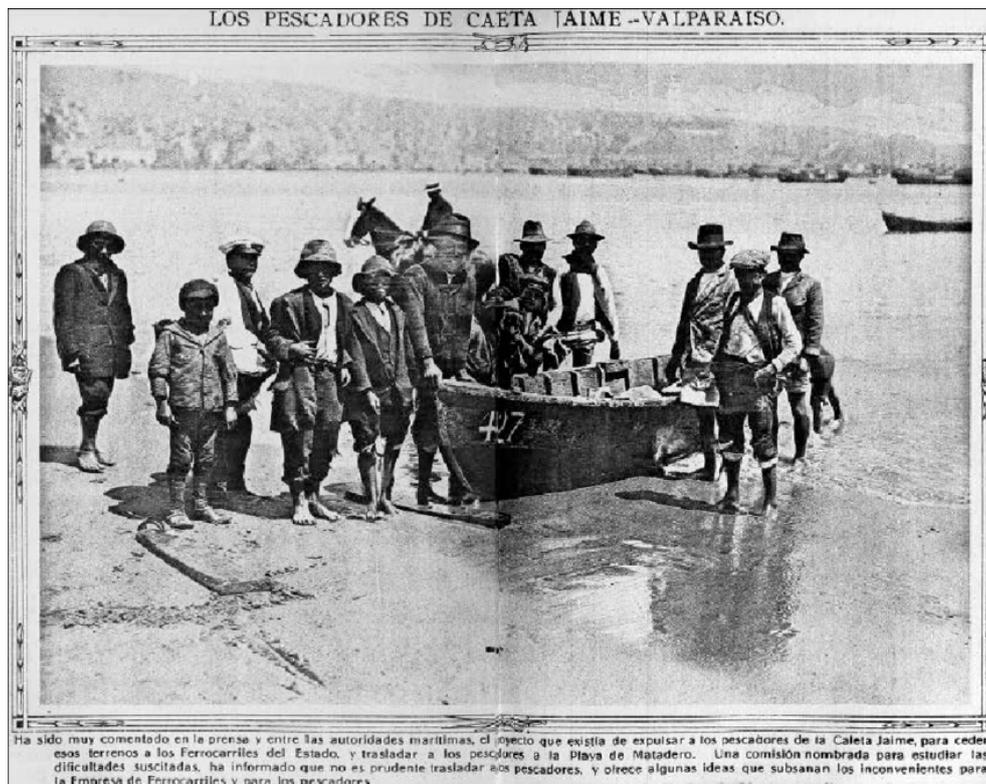


Image 14 - Pêcheurs de la Caleta Jaime

Rapporté dans l'article "Bienes comunes, modernización urbano-portuaria y conflicto socio-ambiental. El caso de los pescadores de Caleta Jaime en Valparaíso a principios del siglo XX», [32] l'histoire des pêcheurs de la Caleta Jaime illustre la dépossession des populations locales par la dynamique du capitalisme national qui pousse à la privatisation du littoral de Valparaíso.

Il est en effet évident que la communauté de cette crique a subi une délocalisation de son activité par la force de mesures discutées et approuvées au plus haut niveau politique, qui ont progressivement limité leurs zones de manœuvre et programmé leur éviction.

Ces pêcheurs personnifient l'histoire des porteños, dépouillés de leur bien commun qu'est le bord maritime.

On s'intéresse donc au débat qui a eu lieu à Valparaíso entre 1915 et 1916 sur l'avenir de la Caleta Jaime (ou Caleta de las Piedrecillas). Cette petite crique était située dans le centre de la baie de Valparaíso, à l'embouchure de la rivière «Jaime», qui sera remplacé par l'Avenida Francia en 1910 lors de sa mise en voûte.

Le quai des pêcheurs était situé dans un estuaire idéal pour les activités de pêche, grâce à sa situation géographique entre la rivière et la baie.

A partir de 1910, L'État du Chili et la municipalité de Valparaíso ont développé et promu, des travaux publics qui utilisaient une partie de l'espace côtier au nom de la modernité.

Le projet inclut entre autres la construction d'une station ferroviaire dans le quartier

Baron, à l'emplacement exact de l'embouchure de la rivière. C'est une sentence de mort pour les pêcheurs, pour qui la crique est l'outil de travail principal. Entre promoteurs du projet et défenseurs des pêcheurs s'est alors engagé un long débat opposant respect de la tradition et des cultures locales et avancées technologique et bien national.

Fervent défenseur de la communauté, le journal local El Mercurio écrit le 28 janvier 1915 :

«pourquoi cette persécution de ces petits industriels ? N'y avait-il pas moyen de respecter une situation qu'ils avaient acquise ? Ces laborieux combattants de la mer ne méritaient-ils pas d'être protégés par les autorités, tout en s'occupant d'un des facteurs de l'approvisionnement alimentaire de la ville, condamné à disparaître ?»

L'article avance alors trois arguments afin de réclamer une modification du projet :

- La position sans défense des pêcheurs face aux décisions des autorités et à l'avancement des travaux sur le littoral qui est pourtant propriété commune
- L'importance de l'activité de la caleta Jaime, la pêche étant la principale source d'alimentation de Valparaíso
- La condamnation de la communauté si les travaux ferroviaires ne sont pas arrêtés ou modifiés afin de parvenir à une coexistence entre la gare et le port.

El Mercurio souligne l'importance économique et sociale de la caleta, existant depuis plus de 100 ans. Il dépeint le petit port comme un atout pour la ville, qui sert pour le débarquement des petits bateaux, mais aussi à créer des emplois (227 pêcheurs y travaillaient au moment des faits).

Outre la défense des pêcheurs, le journal fait également état des effets négatifs possibles de la clôture et de l'éradication des pêcheurs.

La disparition du quai provoquerait une migration forcée des pêcheurs, qui préféreraient pour la plupart abandonner le métier qu'abandonner Valparaíso . La qualité du poisson dans la ville en subirait aussi les conséquences, car il devrait désormais être véhiculé jusqu'à la ville.

Autre acteur du débat, Florencio Guzmán, alors gouverneur maritime, prédit dans une lettre adressée à l'intendant de la province :

«expulsés de Jaime, les pêcheurs n'auront pas d'endroit approprié pour s'installer dans le port [...] ce fait représentera pour la ville et la florissante corporation des pêcheurs un dommage incalculable [...] les installations dont dispose aujourd'hui la population pour se fournir en poissons et fruits de mer sur la plage de Jaime elle-même n'existeront plus».

Beaucoup d'autres personnages et entités de la scène politique d'alors se mêlent au conflit (Liga Marítima de Chile, les parlementaires de la région, le maire des pêcheurs de la zone).

Tous appellent à la défense du bien commun par la préservation du port, dont l'activité économique et sociale est névralgique dans la ville.



Image 15 - Procession des pêcheurs dans la caleta Jaime lors de la Saint Pedro

C'est finalement le président de la République chilienne, Juan Luis Sanfuentes, qui tranche après une visite à Valparaíso, il conclut «qu'en raison de la nature de l'industrie, les pêcheurs ne devraient pas se trouver au centre de la ville».

Argument qui fait écho à la stratégie d'accumulation par dépossession de l'économie et de la politique capitaliste. En encerclant l'activité des pêcheurs, la modification de l'espace portier en général et l'introduction de l'industrie dans la baie, contredisent la doctrine moralisatrice et hygiénique des élites. Cette logique imparable donne raison au Président.

Sa position est immédiatement soutenue par les ministres des finances et des chemins de fer (accusés par le journal *El Mercurio* d'avoir des portefeuilles liés aux activités économiques en jeu dans le conflit), et par la mairie de Valparaíso.

«il faut laisser les choses telles qu'elles ont été convenues par la Commission des ports, et qu'en aucun cas il n'est souhaitable de modifier le tracé de la ligne pour laisser l'anse en question en sécurité». Cette position fut également partagée par deux autorités techniques clés du conflit : l'inspecteur fiscal des travaux du port de Valparaíso, José Ramón Nieto, et l'administrateur de la section des chemins de fer de cette ville.

Afin de retourner l'opinion publique et de légitimer leur position, les acteurs politiques en faveur du projet dénoncèrent la caleta comme un foyer de saletés et les pêcheurs comme des voleurs et des ivrognes.

Les pêcheurs de Caleta Jaime ont été expulsés en janvier 1929, à la suite de la demande de sa fermeture définitive par la Direction des travaux portuaires et de l'Administration portuaire.

Furent alors réalisés des travaux d'extension du lit de la rivière Jaime, la construction des nouvelles installations ferroviaires et de la controversée station Baron.

Les pêcheurs furent relocalisés temporairement hors de Valparaíso, mais la solution ne fut pas pérenne.

3. Le port

Illustration 40 – Transept augmenté (cf page 72)

Le port de Valparaíso a un usage commercial prédominant, mais c'est aussi un port militaire et un port de pêche. Les activités qu'il génère (douanes, services maritimes, administration ...) sont une grande ressource économique et salariale de la ville.

En 2020, le port a brassé 738.323 TEU (containers), ce qui représente environ 8 millions de tonnes de marchandises. [39]

Comme on a pu le voir plus haut, les ports de la région de Valparaíso gèrent 30% de l'ensemble du commerce extérieur du pays.

Par ailleurs, le port de Valparaíso reçoit chaque année 50 bateaux de croisières et 150 000 touristes par an.

Afin de gérer l'ensemble de ces éléments, le port s'est divisé en 3 concessions : celle de TPS (Terminal Pacífico Sur) qui reçoit 85% de l'activité du port, TCVAl (Terminal Cerros de Valparaíso), et VP (Valparaíso Terminal de Pasajeros) où accostent les bateaux de croisière.

Le port n'est aujourd'hui plus un endroit d'arrêt, sinon le maillon d'une longue chaîne de transport.

Ces routes et les voies de chemin de fer ont été construites afin d'assurer la continuité efficace de la chaîne de transport des marchandises entre le port et les destinations. Ainsi, les marchandises qui arrivent au port de Valparaíso sont immédiatement transportées vers la ZEAL, zone de support logistique hors de la ville, ou vers d'autres destinations comme Santiago via les routes 60 et 68.

Illustration 32 – Réseau de transports (cf page 71)

Ces mêmes voies ferrées étant les mêmes que celles qui ont définitivement coupé Valparaíso de la côte à l'image des pêcheurs de la caleta Jaime.

Mais si avant ces voies de chemin de fer étaient une façon de connecter le port à Santiago, c'est aujourd'hui un système sous-exploité, qui ne transporte plus que 1% de la marchandise comme on peut le lire dans le tableau ci-contre dessiné d'après les données fournies par le port de San Antonio.

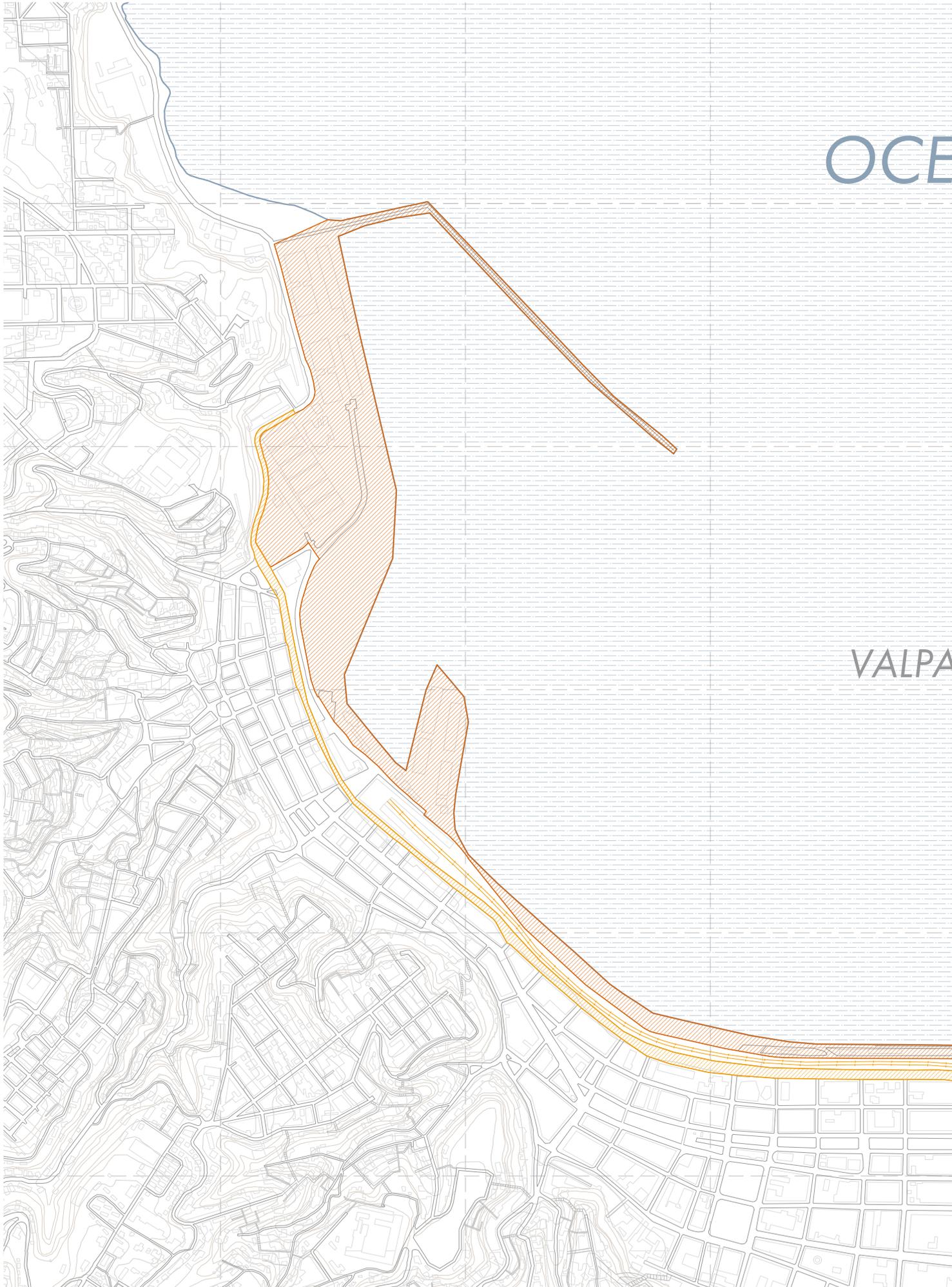
C'est donc aujourd'hui un système qui a un fort impact environnemental et social, et qui n'a pourtant plus qu'un rôle minime dans le transport de fret.

Transport	Port de San Antonio	Port de Valparaiso
Routier	96,0 %	99,0 %
Ferroviaire	4,0 %	1,0%

Sur l'illustration 33 ci-dessous, on constate que le bord maritime de la baie est enrobé successivement par trois infrastructures, qui s'étendent sur toute la largeur. Tout d'abord le port, marchand comme passager ; puis les rails de chemin de fer ; et enfin l'avenue Errazuriz.

Illustration 33 – Zonification de la frontière portuaire_ Échelle 1:10 000

Chacun de ces éléments constitue en lui-même un élément infranchissable, et c'est leur combinaison qui crée l'étanchéité absolue entre l'océan et la ville.



OCE

VALPA

ANO PACIFICO

RAISO

Zone privatisée du port

Rails du chemin de fer

Avenue Errazuriz



En conséquence, la frontière s'interprète comme une combinaison de frontières successives, et peut se détailler comme suit depuis le bord de mer en direction de l'intérieur des terres:

0-40 m :

Tout d'abord le port. Comme on peut le voir sur les photos ci-dessous, la privatisation du terrain est explicitée par la présence de barrières, avec barbelés sur le dessus qui plus est.

Cette première frontière est continue sur l'ensemble de la baie, et ne peut être traversée car elle n'offre aucun point de passage. Ce n'est que lorsqu'elle s'arrête, au Muelle Prat (à l'Ouest) et au Muelle Baron, que cette première bande de terre de 0 à 40 m qu'elle occupe peut être franchie.

40 – 55 m:

Cette seconde frontière formée par les voies de chemin de fer est une frange d'une quinzaine de mètres.

Elle est traversable en quatre points, les quatre gares ferroviaires qui longent la baie de Valparaíso, successivement d'ouest en est : Estacion Puerto, Estacion Bellavista, Estacion Francia et Estacion Baron. Des barrières et des buissons empêchent le reste du temps la traversée des voies pour des raisons de sécurité.

55-85 m:

Troisième et dernière frange de la frontière, l'avenue Bellavista est la moins évidente des frontières. Pas de barrières, pas de barbelés.

Pourtant, son trafic routier est tel qu'il constitue un véritable mur pour les piétons.

Comme le rappelle Frédéric Héran dans «La ville Morcelée», « les rues très circulées peuvent diviser et déranger les communautés locales et limiter la marche - en particulier parmi les enfants et les personnes âgées. Un trafic intense peut couper la population des services de proximité en raison de la crainte d'accidents.» [1]

Ainsi, si la frontière de la route est plus implicite, elle a tout de même un effet de coupure drastique, surtout sur les populations les plus vulnérables.

Les infrastructures mises en place, le port, les rails et la route Errazuriz forment un enchaînement qui rompt l'espace de la baie. Elles créent une frontière infranchissable de 85 m de large.

Afin d'immerger le lecteur dans la situation de la baie de Valparaíso, on réalise l'illustration suivante, qui recompose la situation de la baie de Valparaíso.

On y représente les éléments urbains et portuaires majeurs en lien avec le «waterfront» de Valparaíso.

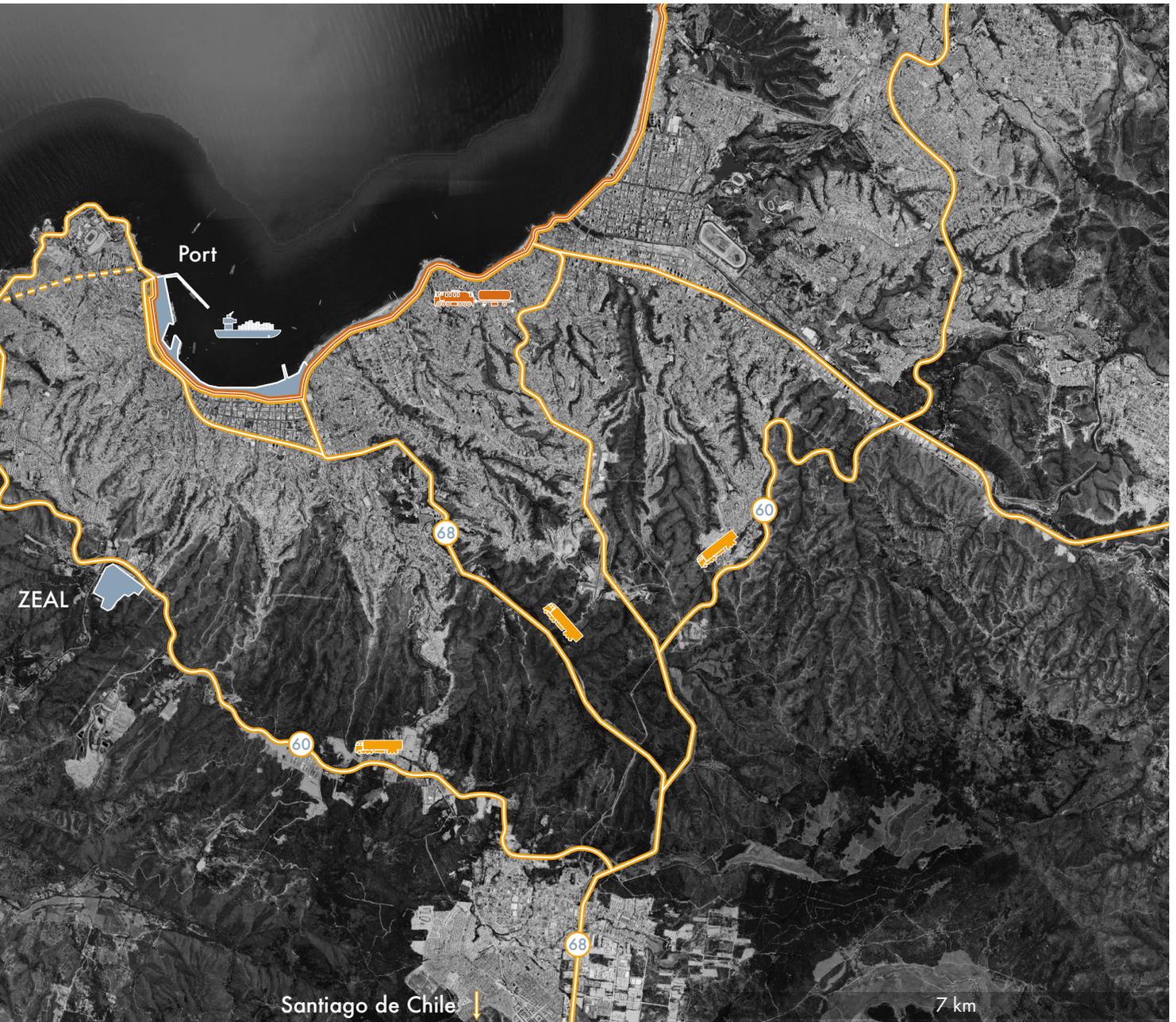
Illustration 40 – Transept augmenté (cf page 72)

Les plans ci-dessus font état des trois moments que crée la frontière. Aux deux extrêmes du «mur», où le tissu urbain se rapproche peu à peu du littoral, et au cœur du dispositif, où océan et tissu urbain sont injoignables.

Ces plans mettent en évidence les disputes territoriales liées à l'usage mixte du bord maritime, à la fois réclamé pour des usages culturels, productifs, ludiques ou commerciaux.



Illustration 32 – Réseau de transport



ports



Muelle Baron



Paseo Weelwrioth



Muelle Baron



Caleta Portales



Molo de Abrigo

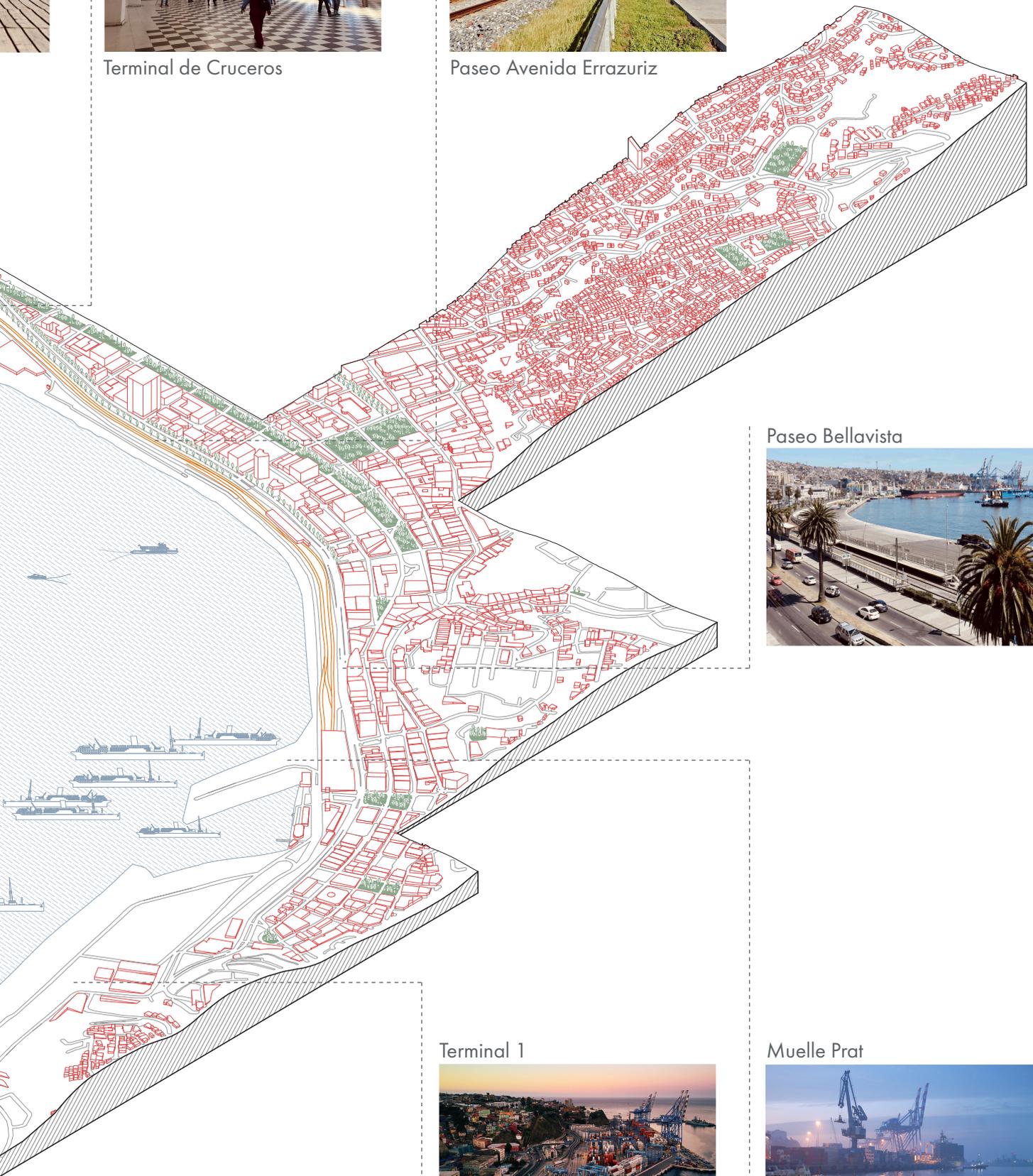




Terminal de Cruceros



Paseo Avenida Errazuriz



Paseo Bellavista



Terminal 1



Muelle Prat



Sur ce premier plan, on s'intéresse à l'extrémité ouest de la «frontière», au niveau du Muelle Prat.

Illustration 34 – Plan de l'Extrémité ouest de la « frontière », Muelle Prat

On peut apprécier le détail des répartitions des fonctions sur le littoral de la ville. On constate que dès que cela lui a été possible, la ville s'est engouffrée dans les espaces que le port a libérés.

La présence de pêche artisanale est minime, mais subsiste toutefois dans ce petit port protégé par l'UNESCO.

Ce second plan démontre l'imperméabilité totale de la frontière infrastructurelle.

Illustration 35 – Plan du milieu de la « frontière »

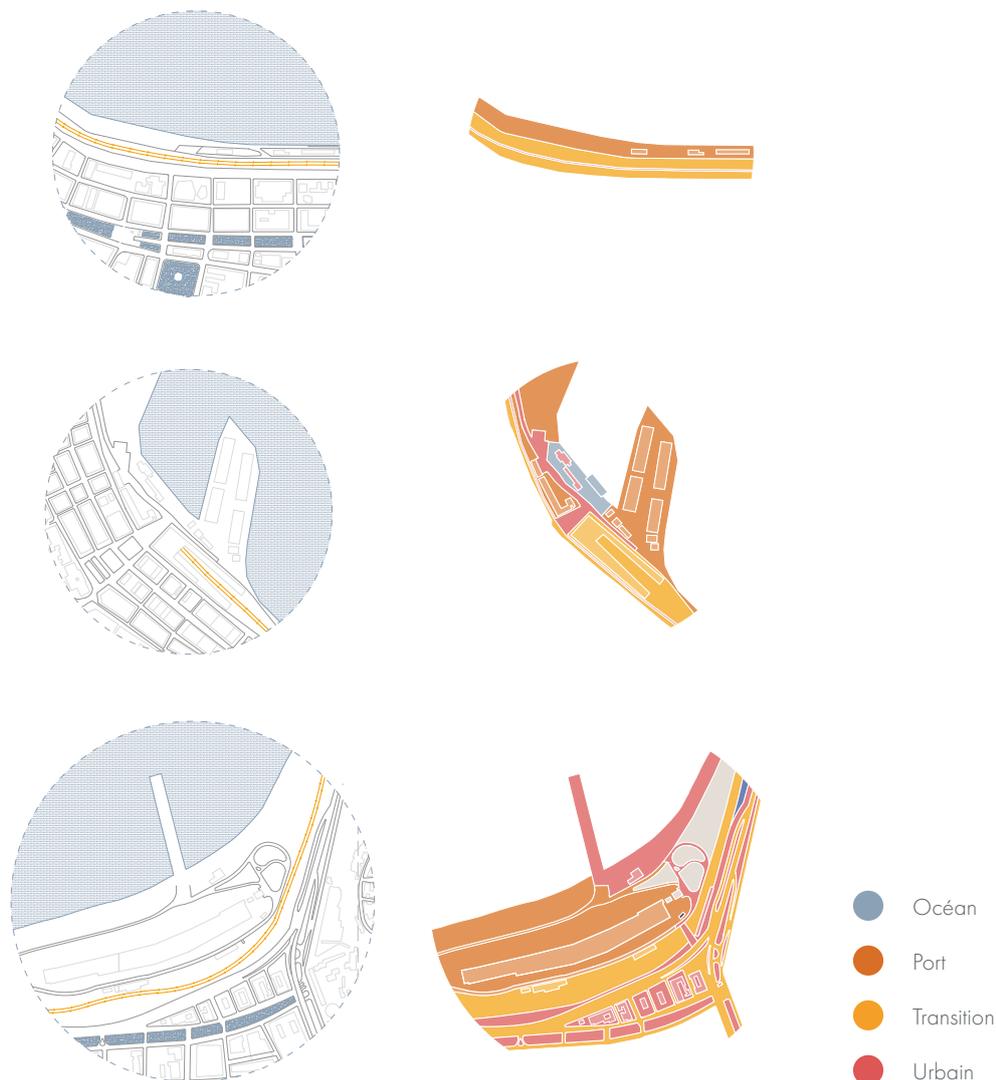
Cette condition s'étend sur près des 2/3 de la baie. L'espace public ne peut que longer l'avenue Errazuriz, sans exception jusqu'au secteur Baron.

Dernière composition spatiale, le secteur baron est un exemple de partage du littoral entre l'espace industriel et l'espace public.

Illustration 36 - Plan de l'extrémité Est de la « frontière, Muelle Baron

L'ancien espace réfrigéré appelé «Bodega Simon Bolivar» a aujourd'hui été réaménagé en terminal pour les croisières qui visitent la ville.

En revanche, la passerelle qui sert au débarquement des bateaux est également utilisée comme espace de promenade, dans la continuité du «Paseo Weelwrigh» qui longe la berge en direction de Viña del Mar.



4. Le fonctionnement de Valparaíso

La morphologie de Valparaíso s'est adaptée à l'évolution de son littoral, mais s'est aussi et surtout constituée afin de soutenir l'aspect productif de la ville plus que le bien-être des habitants.

Sur le plan ci-contre, représentant les lignes de transports publics, on peut constater que le mouvement de la ville s'effectue uniquement à l'intérieur des terres, de haut en bas et d'est en ouest.

Les déplacements de petites et moyennes portées, soit ceux de la population locale, sont restreints dans les terres. En revanche, les déplacements nationaux et internationaux se font sur terre et sur mer, par bateaux et par trains. Les touristes et les transporteurs sont ainsi les seuls privilégiés à profiter de l'espace maritime et de ses infrastructures.

Ce sont ces flux à grande échelle qui entretiennent en réalité la frontière du bord maritime.

Les grandes infrastructures leur sont dédiées, négligeant les impacts locaux, et contraignant le territoire pour les porteños.

Illustration 38 - Plan des lignes de transport public échelle 1 : 20 000 (cf page 77)

C'est parce qu'il n'a plus d'intérêt économique (sauf au niveau du port), qu'il n'y a aujourd'hui plus de connexions publiques avec le littoral. Les routes le longent, mais sans jamais marquer d'arrêt. Leur objectif est simplement de lier le port avec les routes nationales 60 et 68.

Le littoral est historiquement utilisé comme outil de circulation latérale comme le soulignent les avenues qui ont successivement bordé le littoral.

Les avenues se trouvent dans le Plan, afin d'assurer à la ville une connectivité routière avec la région et le pays, tandis que les routes les plus modestes sont celles perpendiculaires au bord de mer, descendant des cerros, uniquement pratiquées par les habitants de la ville. Ce qui rappelle la distinction que l'on avait faite précédemment entre les fonctions du Plan et des Cerros ; le premier accueillant les activités, les seconds les logements.

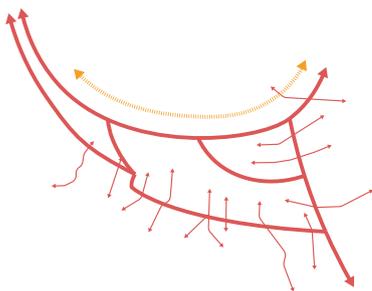


Illustration 37 – Schéma circulaire

Les infrastructures de circulation de Valparaíso évoquent à elles seules le modèle capitaliste et productiviste d'urbanisation de la ville. Car elles soulignent que les efforts de la ville sont tournés envers sa productivité plus que son habitabilité.

Les gens les plus aisés vivent en effet généralement à Viña del Mar, la ville balnéaire voisine, et viennent travailler à Valparaíso chaque matin.

Ces deux entités ont chacune un modèle d'infrastructure propre à leur activité : dans le Plan, les routes sont planifiées, parallèles et entretenues. Ce sont les plus gros axes de la ville, qui s'élargissent au fur et à mesure de leur sollicitation.

Dans les cerros, les routes naissent de façon organique. Elles épousent la typographie et s'adaptent à leur environnement. Au lieu de s'élargir, elle se multiplient.

Il y a par ailleurs un contraste entre les prix des infrastructures et la présence de population locale. Car encore une fois, le Plan concentre la majeure partie des efforts et des budgets dédiés à la mobilité. Pourtant, c'est là où le moins de gens vivent, comme on a pu le constater auparavant.

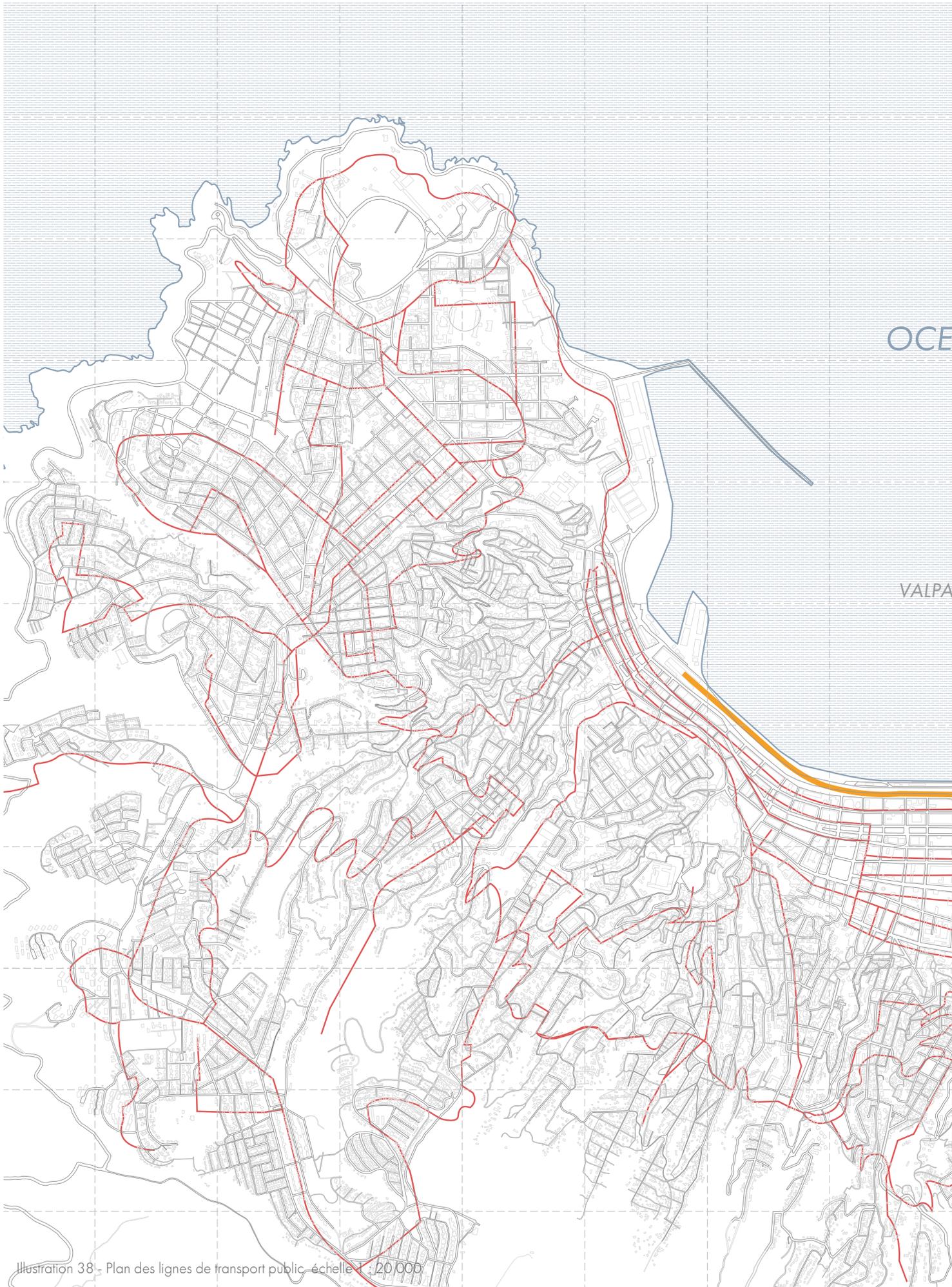
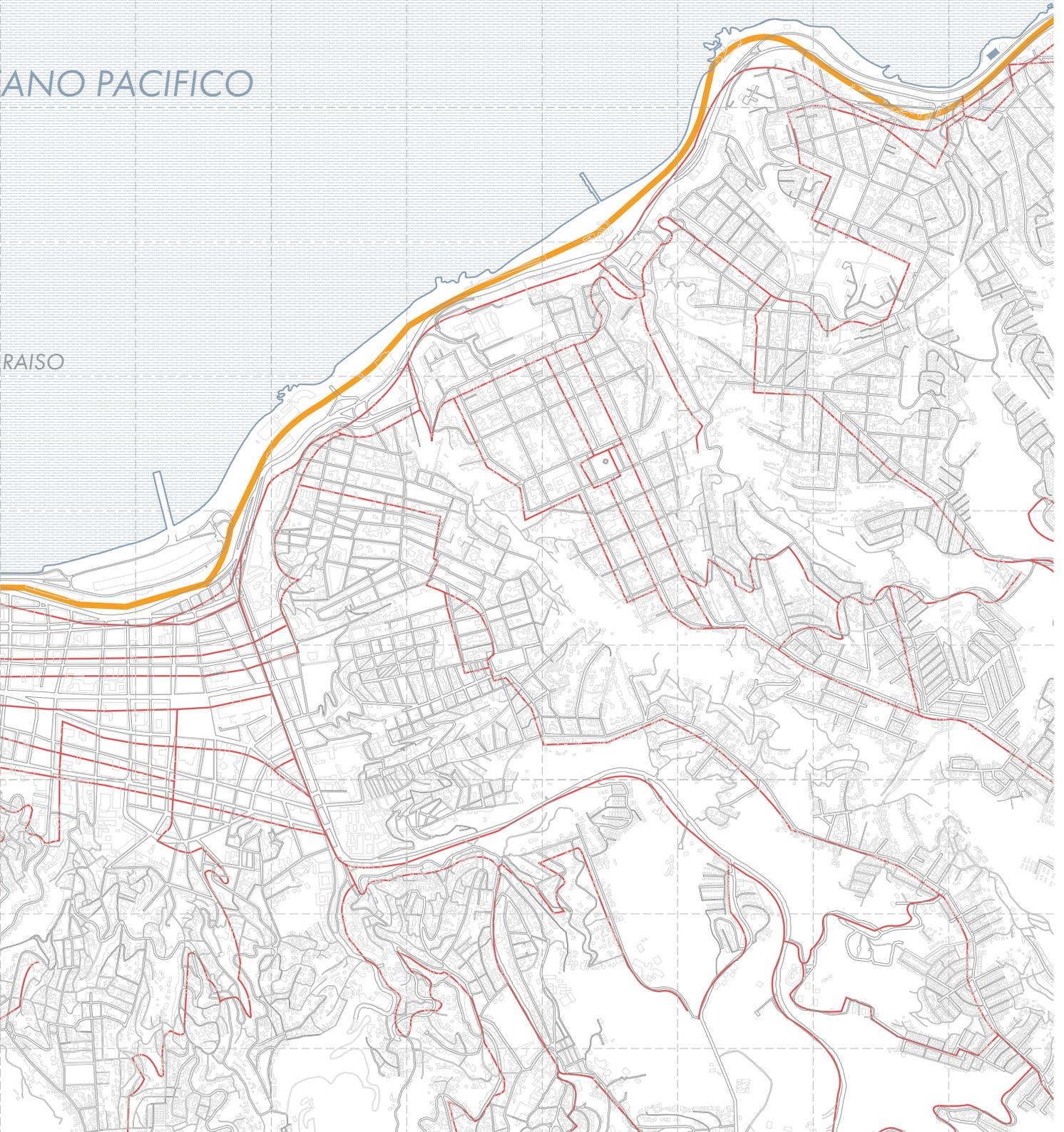


Illustration 38 - Plan des lignes de transport public - échelle 1 : 20 000

ANO PACIFICO

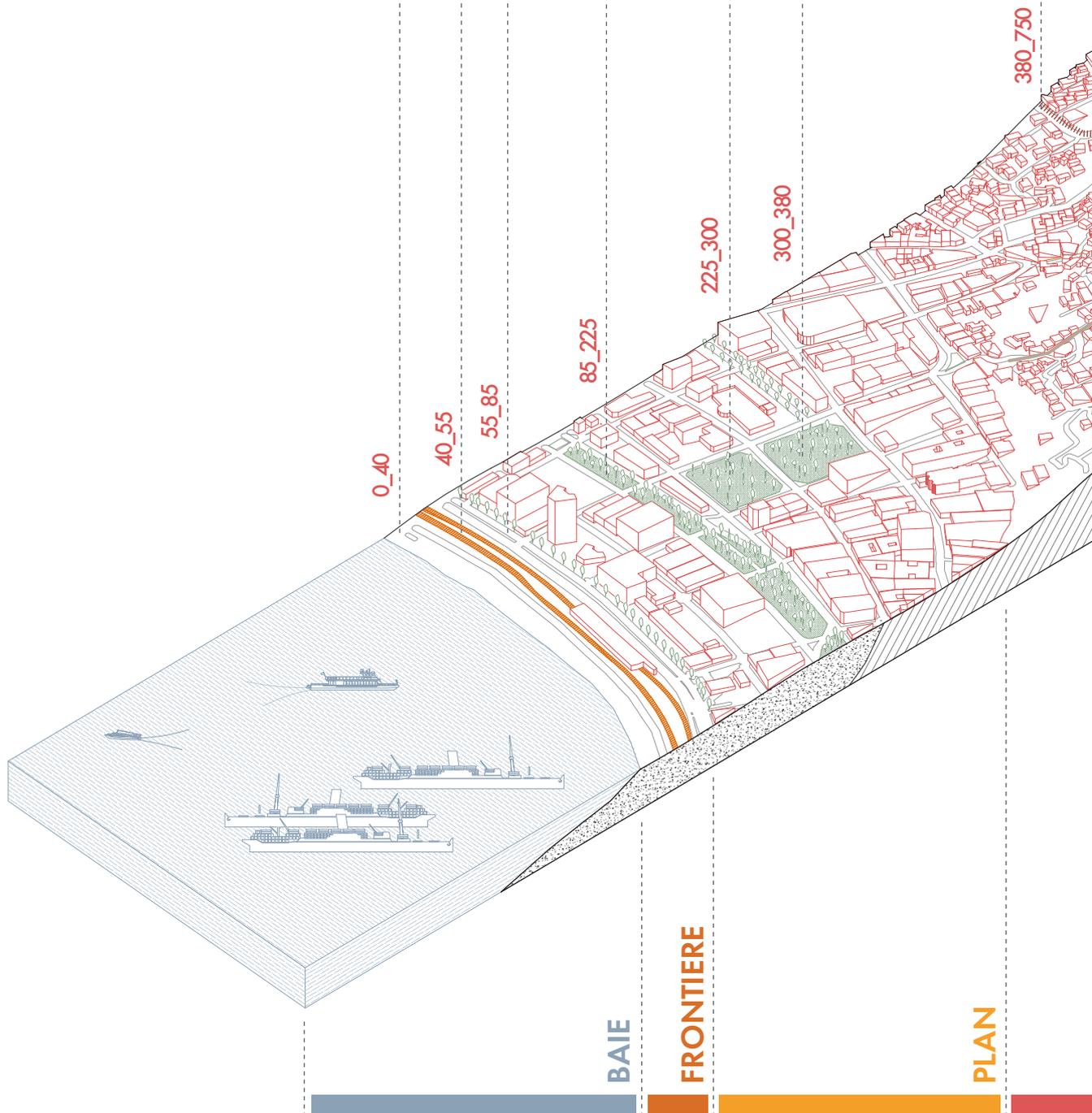
RAISO

VINA DEL



Les cerros sont dépourvus ou mal équipés en technologies de mobilités modernes. Les personnes à mobilité réduite doivent souvent marcher, monter des escaliers ou des rues pentues au prix de grands efforts afin d'atteindre leur domicile.

Ces simples différences entre les axes routiers soulignent la différence entre l'organisation étatique et capitaliste du Plan, et la spontanéité, voir l'humanité des Collines.





«CERROS»

Chapitre 3

Rompre la barrière

Deux modèles de réinvention du lien port-ville : statu-quo ou déplacement du port. Valparaíso a déjà fait un pas dans le sens de la déprivatisation de son littoral avec la création de la promenade Weelritgh et la réhabilitation piétonne du Muelle Baron. Projet mené par le gouvernement, c'est un gage du renouvellement de l'intérêt des politiques pour la revitalisation sociale du front de mer de la baie.

Pour que le projet aille plus loin, l'état doit maintenant retrouver une homogénéité dans la gestion du littoral de la ville. L'éparpillement des concessions et les gestions privées et publiques aux intérêts égoïstes sont incompatibles avec le développement d'un projet cohérent pour le bien commun.

Aujourd'hui, les projets d'extension du port et de création de Mall au niveau du Muelle Baron voient le jour, et relancent le débat de la Caleta Jaime, sur la balance entre bien commun et respect des lieux et des peuples locaux. Ainsi, il est aujourd'hui plus que jamais important de proposer des stratégies urbanistiques susceptibles de satisfaire l'ensemble des enjeux qui se confrontent sur la baie. L'élaboration de ces plans directeurs doit se faire à la lumière des éléments que nous avons pu décrypter précédemment, et se baser sur des exemples contemporains.

Étudier des stratégies qui ont déjà été mises en place dans la région permet de mieux comprendre les enjeux auxquels se confronte Valparaíso, les ports Sud-Américains ayant une forte identité, liée à leur histoire et leurs géographies uniques. Car le continent regorge d'exemple de ports qui, face à la croissance démographique et urbaine, ont été adaptés et réinvestis par les citoyens.

En s'intéressant à la multitude de projets de revitalisation de l'espace portuaire dans les métropoles portuaires latines, on retrouve à chaque fois un parti pris qui fait écho aux stratégies énoncées par B.S. Hoyle : délocalisation ou co-intégration.

Illustration 41 – Stratégies d'évolution des rives urbaines dans les villes portuaires : délocalisation ou co-intégration

Car ces projets doivent allier deux tendances opposées : d'une part, l'intérêt des gouvernements municipaux à réinvestir les zones riveraines ; d'autre part, la nécessité pour les grands ports de se développer en taille, en compétitivité et en efficacité.

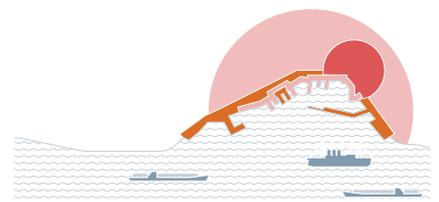
Tout projet visant à réconcilier ville port et littoral passe ainsi en premier lieu par ce choix : déplacer le port ou inventer une équité territoriale entre activité commerciale et vie sociale.

La première option consiste à déplacer entièrement l'espace portuaire, pour libérer l'ensemble du front de mer de la ville.

Les infrastructures du port commercial sont converties et intégrées dans la centralité urbaine de la ville par le biais de projets publics et immobiliers.

L'activité portuaire est déviée sur d'autres infrastructures, à l'extérieur de la ville, ce qui lui permet ainsi d'avoir plus d'espace et moins de contraintes environnementales. Cette stratégie a été mise en place dans la ville de Buenos Aires, dans le quartier du port de Puerto Madero, situé au cœur de la ville.

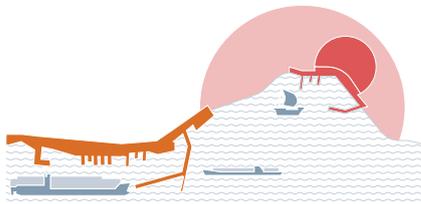
Au début du 20ème siècle, l'activité portuaire de Buenos Aires est déviée vers le



Nord de la ville pour satisfaire les besoins des nouveaux bateaux de fret. Le port Madurero est abandonné, et tombe en ruine à la suite de l'inactivité et du manque d'entretien.

A la fin du 20ème siècle, les 170 ha du site font l'objet d'un plan urbanistique, qui vise la repopulation et la relance économique, sociale, culturelle et politique de ce quartier stratégique. Objectif atteint, le quartier incarne aujourd'hui la modernité bonaerense. Il mêle trace de son histoire et buildings modernes. C'est devenu une extension du centre-ville, qui apporte un dynamisme touristique et un poumon vert à la «parte vieja» grâce à l'île artificielle qui s'est développée en réserve naturelle. Le projet a été un succès économique pour la ville, qu'on peut toutefois critiquer par la gentrification qu'il a engendré, en remplaçant des populations globalement pauvres descendantes de la tradition portuaire du quartier par des sièges d'entreprises et des activités touristiques.

C'est toutefois un bon exemple de réhabilitation de façade maritime métropolitaine sud-américain, par l'envergure du projet et l'impact qu'il a eu sur l'activité du centre-ville de Buenos Aires.



La seconde stratégie est celle de «rationalisation du statu quo» entre la ville et l'activité portuaire.

Le bord maritime devient une interface d'intégration entre les deux entités. En effet, le port ayant généralement un lien historique puissant avec sa ville, le déplacer soudainement peut avoir un effet traumatique sur la population. La solution des «greffes urbaines» permet, par la création de nouveaux espaces de chevauchement, une nouvelle interaction entre le port, la ville et le territoire.

«Il n'est pas nécessaire de restituer tout l'espace du port à la ville mais seulement un nombre limité d'espaces significatifs de connexion entre les zones plus urbaines du port et le morceau le plus proche du tissu urbain.»[41]

Cette solution s'appuie sur le fait que les ports sont composés de deux «familles» d'infrastructures : celles techniques et opérationnelles, et celles de relation entre le port et le territoire. Ce sont ces dernières qui renferment le potentiel de créer une zone d'interaction et d'ouverture de la frontière. En y réalisant des «greffes urbaines», on restitue un espace à la ville qui permet de trouver un équilibre spatial qui annihile les conflits d'usages.

«Les espaces-relais sont destinés à créer les éléments de continuité entre le port et la ville et à agir comme des liens physiques, fonctionnels et, surtout, symboliques dans une relation définitivement recomposée et reconquise.»[41]

En Amérique du Sud, on retrouve cette logique dans le projet Porto Maravilha réalisé à Rio de Janeiro.

En 2011, la ville de Rio a entamé la transformation de son Porto Maravilha, l'un des plus anciens quartiers de l'urbanisation carioca. Autrefois symbole de l'héritage maritime de Rio, le port connaissait depuis les années 70 un déclin économique qui a entraîné la détérioration et l'appauvrissement du quartier, pourtant situé au cœur de la métropole.

Mené par la commune et des investisseurs privés voulant contribuer au renouvellement des offres commerciales, éducatives et culturelles de la zone portuaire, le projet de Porto Maravilha vise la réhabilitation du quartier au travers de la valorisation de son histoire portuaire. Si toute une partie du littoral est encore dédiée au débarquement de bateaux de croisière, une partie du front de mer (à l'ouest du quartier) a été

réinvesti par des activités culturelles. Un musée a été construit sur un ancien quai, tandis que de vieux entrepôts ont été réhabilités en espaces multiculturel. Bien que l'équilibre d'intégration port-ville ne soit pas encore parfaitement trouvé, le projet a permis une large redynamisation du quartier, qui est aujourd'hui une porte d'accès maritime et un atout touristique de la ville.

On peut toutefois encore une fois soulever la gentrification qui est survenue avec ce projet.

En projetant ces deux solutions à Valparaíso , on arrive aux conclusions suivantes :

- Option 1 : Il serait envisageable de dévier l'ensemble de l'activité portuaire du port de Valparaíso à San Antonio, à moins de 100 km au Sud. Ce port n'étant pas prisonnier d'une baie comme Valparaíso , il serait possible de l'étendre et d'en faire un Hub portuaire sans le soutien de Valparaíso . L'ensemble du front de mer serait alors libre dans la baie. Toutefois, le départ de cette activité aurait un fort impact sur les emplois et l'économie de la ville.

- Option 2 : A l'image le Muelle Prat, il serait envisageable de créer un ensemble de greffes urbaines entre les composantes industrielles du port. L'ensemble de la bordure maritime entre le terminal 2 (TCVAL) et le terminal des passagers (VTP) est sous-exploité, et pourrait constituer un espace de partage entre port et ville.

Il faut toutefois souligner les risques de gentrification qu'encourt alors la ville, si elle se redessine autour d'activités ludiques. Les pendulaires aux revenus élevés qui vivent à Viña del Mar et travaillent à Valparaíso s'installeraient dans la ville, augmentant progressivement le coût de la vie et des terrains.

Conclusion

Valparaíso est une ville océanique par son patrimoine architecturale, sa culture et ses mœurs. Elle est depuis sa création un joyau du Pacifique, et les générations successives de porteños n'ont eu de cesse de la préserver et de la chérir, en la colorant comme une fresque vivante et en la reconstruisant catastrophes après catastrophes.

Pourtant, le 20ème siècle a engendré une évolution de l'agencement territorial qui a rompu les connexions du tissu urbain avec le littoral, ce qui a eu pour effet de priver les porteños de l'espace commun fondamental de leur ville.

Car là où il y avait propriété collective, les politiciens et autres acteurs de l'érection de la «frontière portuaire» ont considéré qu'il y avait absence de propriété.

Grâce aux lumières des écrits de Henri Lefebvre, Edward Soja et bien d'autres philosophes, on a pu démontrer que cette dépossession collective est une atteinte aux droits citoyens substantiels des porteños. Le port et ses ramifications (rails et routes) constituent un espace qui met de la distance dans la proximité, qui contrôle les flux et assoit une autorité sur le territoire, et qui instaure une distinction entre ses espaces limitrophes : c'est une «frontière urbaine».

Les conséquences de cette frontière sont non seulement sociales et urbaines, mais aussi économiques : car la présence d'un port moderne ne constitue plus une large source de revenus pour les communes, sinon pour les entreprises concessionnaires. Le port de Valparaíso a détruit les petites activités de la ville (pêcheurs, stations balnéaires etc.) pour y substituer une activité de surexploitation du territoire, au nom de l'intérêt national.

Le port de Valparaíso, comme de nombreux autres ports à travers le monde moderne, s'est renfermé sur lui-même, et détériore la qualité de vie dans la ville, sans apporter de compensation quelconque pour les locaux.

Il constitue un obstacle à la régénération du front de mer et déchire la ville.

Par la lecture du plan de la ville, du port et du transept, et en s'appuyant sur des travaux comme ceux de B.S Hoyle, ce travail construit les bases théoriques d'un projet proposant des solutions à la crise identitaire de Valparaíso.

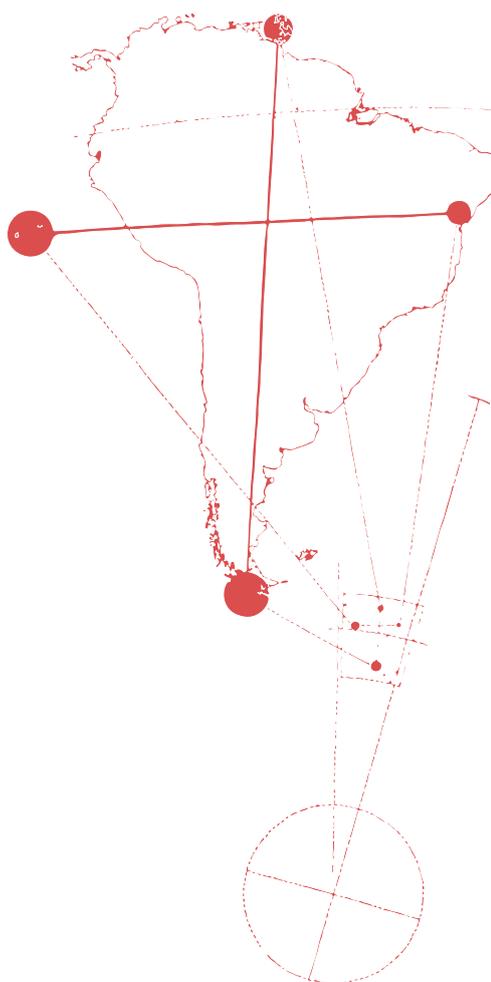
Remerciements

Je tiens à remercier le professeur Yves Pedrazzini, pour son attention, son intérêt et sa disponibilité tout au long du semestre.

Je tiens également à remercier mon maître EPFL, Anna Karla de Almeida Santos, pour ses précieux conseils et sa présence tout au long de mon travail, et la professeure Paola Vigano, pour son écoute et ses suggestions lors de nos entretiens.

Enfin, merci à ma famille pour toute l'aide qu'elle m'apporte dans ces moments de travail, que ce soit Mam par sa cuisine, Pap par sa relecture ou Irene par son soutien et ses conseils.

Illustration 42 – Croix du Sud d'Amérida



Bibliographie

- [1] F. Héran, *La ville morcelée - Effet de coupure en milieu urbain*, Economica. Paris, 2011.
- [2] E. Lupo, *Breaking Border - Cities and borders of water - Copenhagen Veneza Antwerp*, IIS Lab Laboratorio. 2012.
- [3] G. Richard, « L'intégration urbaine des infrastructures de transport : aménager les sous-faces des viaducs », *Cah. Dév. Urbain Durable*, vol. 7, p. 18, 2020.
- [4] Insee et SOeS, « Démographie et économie du littoral », Orléans, 2006.
- [5] C. Arbaret-Schulz et B. Reitel, *Les villes européennes, attracteurs étranges de formes frontalières nouvelles*, Anthropos-Economica. 2002.
- [6] R. Escallier, « Les frontières dans la ville, entre pratiques et représentations », *Cah. Méditerranée*, no 73, p. 79-105, déc. 2006.
- [7] J. Borja et Z. Muxi, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Electa. Barcelona, 2003.
- [8] H. Lefebvre, *Le droit à la ville 3e édition - Henri Lefebvre*, Anthropos-Economica. Paris, 2009.
- [9] E. W. Soja, *Seeking Spatial Justice*, University of Minesota Press. Londres, 2010.
- [10] J. Rawls, *A theory of justice*, Rev. ed. Cambridge, Mass: Belknap Press of Harvard University Press, 1999.
- [11] L. Prieur, « L'accès au rivage », *Rev. Jurid. L'environnement*, vol. spécial, no 5, p. 93-103, 2012.
- [12] R. Samuel et H. Melin, *Habiter le littoral - Enjeux contemporains*, Espace et Développement. Marseille: Presses Universitaires de Provence & Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2016.
- [13] C. Perrin, L. Aichi, et E. Giraud, « Climat : vers un dérèglement géopolitique ? » Sénat, 2016 2015. [En ligne]. Disponible sur: <https://www.senat.fr/rap/r15-014/r15-0143.html#fn40>
- [14] E. Rey, « Réinventer les rives urbaines? », présenté à Forum des transitions urbaines, Lausanne, 28 octobre 2021. [En ligne]. Disponible sur: <https://tube.switch.ch/videos/uzpmHfg6fQ>
- [15] J. Casariego, E. Guerra, P. Ley, et J. Palop, *Waterfront de nuevo - Transformaciones en los frentes urbanos de agua*, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canarias. Las Palmas, 1999.
- [16] B. S. Hoyle, « Cities and Ports: Concepts and issues », *VEGUETA*, vol. Numéro 3, p. 263-278, 1998 1997.
- [17] B. S. Hoyle, D. A. Pinder, et M. S. Husain, *Revitalizing the waterfront: international dimensions of dockland redevelopment*. London: Belhaven Press, 1988.
- [18] Gehl, Gemzøe, Søndergård, et Kirknæs, *New city life*, Arkitektens Forlag. Kbh, 2006.
- [19] P. Neruda, *Amo, Valparaíso, cuanto encierras...*, vol. VIII. Valparaíso . [En ligne]. Disponible sur: <https://neruda.uchile.cl/obra/obracantogeneral44.html>
- [20] Gobierno de Chile, « Our Country », Government of Chile, 2020. <https://www.gob.cl/en/our-country/>

- [21] F. Balcells, G. Badal, et M. Montanari, Chile: país oceánico, Ocho Libros Editores. Santiago de Chile, 2005.
- [22] Puerto Valparaíso , « Memoria EPV 2020 », Valparaíso , 2020. [En ligne]. Disponible sur: [https://www.puertoValparaíso .cl/img/media/1619816441_Memoria%20EPV%202020_compressed%20\(1\).pdf](https://www.puertoValparaíso.cl/img/media/1619816441_Memoria%20EPV%202020_compressed%20(1).pdf)
- [23] V. J. Campos, « Plan Maestro Puerto Valparaíso 2015 », Puerto Valparaíso , Valparaíso , 2015.
- [24] R. S. Messina, « Uso del suelo y estructura urbana de Valparaíso », Rev. Geográfica, vol. No. 91/92, no 91/92, p. 153-177, 1980.
- [25] I. Poduje, M. Ruiz, C. Iribarne, et J. Vergara, El despoblamiento de Valparaíso - Analisis de resultados censo 2017, Atisba. Santiago de Chile, 2018. [En ligne]. Disponible sur: <http://www.atisba.cl/wp-content/uploads/2018/07/Reporte-Atisba-Monitor-Censo-2017-Valpara%C3%ADso-low.pdf>
- [26] I. Joris, A Valparaíso ..., (1962). Consulté le: 10 novembre 2021. [En ligne]. Disponible sur: <https://vimeo.com/5690624>
- [27] IIRSA, « Evaluacion de los principales puertos de america del sur - Análisis institucional, técnico y económico ». Universidad Politécnica de Valencia, 2013.
- [28] CEPAL, « Informe Portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y throughput de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe », Boletín 386, 2021. Consulté le: 11 janvier 2022. [En ligne]. Disponible sur: www.cepal.org/transporte
- [29] P. Schmit et N. Lemarchand, Le patrimoine maritime en Basse-Normandie : Réflexions sur deux décennies d'actions publiques et privées. Caen, 2005.
- [30] U. W. H. Centre, « Historic Quarter of the Seaport City of Valparaíso », UNESCO World Heritage Centre, 2021. <https://whc.unesco.org/en/list/959/> (consulté le 13 janvier 2022).
- [31] Corporacion, « Amereida », Ciudad Abierta, 2018. http://amereida.cl/Ciudad_Abierta
- [32] P. Camus, L. Álvarez, S. Castillo, et R. Hidalgo, « Bienes comunes, modernización urbano-portuaria y conflicto socio-ambiental. El caso de los pescadores de caleta jaime en valparaíso a principios del siglo xx », Tiempo Histórico, no 14, p. 23, 2019, doi: 10.25074/th.v0i14.1351.
- [33] Gobierno de Chile, « Infraestructura portuaria y costera Chile 2020 », Ministerio de obras publicas, Chile, 2009.
- [34] M. Fernández, « Administración del borde costero e instrumento de zonificación », présenté à Manejo Integrado de Zonas Costeras, 2do seminario internacional, 2013. [En ligne]. Disponible sur: http://www.eula.cl/seminario_OT/dia1/01.pdf
- [35] C. Martínez, F. Arenas, K. Bergamini, et J. Urrea, « Hacia una ley de costas en Chile: criterios y desafíos en un contexto de cambio climático », p. 24, 2019.
- [36] Subsecretaria de transporte, « Plan nacional de desarrollo Portuario », Santiago de Chile, 2, 2014.
- [37] X. U. Carrasco, « La colonización vertical en Valparaíso. Etapa inicial », Valparaíso Escr. Ciudad Anárquica, vol. 7, p. 97-127, 2016.
- [38] K. Grimme et L. Alvarez, El Suelo de Fundación de Valparaíso y Vina del Mar, Instituto de Investigaciones Geológicas. Provincia de Valparaíso, 1964.

- [39] « Estadísticas de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile », Campport. <https://www.campport.cl/estadisticas/> (consulté le 10 janvier 2022).
- [40] « Mapas del Transporte Público | Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ». <http://mtt.gob.cl/mapas.html> (consulté le 14 janvier 2022).
- [41] R. Pavia, Di Venosa Matteo, Waterfront. Dal conflitto all'integrazione. Trento: Listlab, 2011.

Iconographie

Image 1 – Port de Valparaíso

Deensel, Valparaíso port. 2018. Disponible sur: <https://www.flickr.com/photos/deensel/39369228394/>

Image 2 – Bordure maritime de Valparaíso en 1903

I. D. J. Fernandez, « POSTAL IMAGE Valparaíso - VIÑA DEL MAR 1890-1920 », p. 74.

Image 3 - Bordure maritime de Valparaíso en 2019

Darío Almonacid / Flickr

Image 4 - Photographie de la ville et de la baie de Valparaíso

Élaboration propre partir d'une image de Deensel

Deensel, Cerro Concepción, Valparaíso. 2018. Consulté le: 4 janvier 2022. [Photo]. Disponible sur: <https://www.flickr.com/photos/deensel/40047308772/>

Image 5 - Photographie de Valparaíso

Deensel, Cerro Concepción, Valparaíso. 2018. Consulté le: 17 janvier 2022. [Photo]. Disponible sur: <https://www.flickr.com/photos/deensel/40047293642/>

Image 6 - Orthophoto de la baie de Valparaíso

Réalisation de l'auteur sur Google Earth

Image 7 - Photo d'archives de la baie de Valparaíso ; Patrimoine maritime

« Imágenes de Chile del 1900: Valparaíso Parte 2 ». <http://chiledel1900.blogspot.com/2013/07/Valparaíso-parte-2.html> (consulté le 17 janvier 2022).

Image 8 – Promenade de bord de mer d'Iloca

RL GNZLZ, Iloca, costanera nueva. 2018. Consulté le: 17 janvier 2022. [Photo]. Disponible sur: <https://www.flickr.com/photos/juanelo242a/46528364034/>

Image 9 – Promenade de bord de mer de Pichidangui

srossi.it, Pichidangui - Promenade. 2010. Consulté le: 17 janvier 2022. [Photo]. Disponible sur: https://www.flickr.com/photos/srossi_it/5234110913/

Image 10 - Promenade de bord de mer de Renaca

R. Z. Kalkum, Vista hacia Valparaíso. 2019. Consulté le: 17 janvier 2022. [Photo]. Disponible sur: <https://www.flickr.com/photos/149732740@N05/33306067168/>

Image 11 - Évolution du rapport au littoral : 1900

« Malecón de Valparaíso, Chile, 1927 - Memoria Chilena », Memoria Chilena: Portal. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-350289.html>

Image 12 - Évolution du rapport au littoral : 2004

K. B. K. Bar, www.todovalpo.cl. 2004. Consulté le: 17 janvier 2022. [Photo]. Disponible sur: <https://www.flickr.com/photos/kelvinbar/490280521/>

Image 13 - Bain de la Calle del Cabo

« La Bolsa y Almacenes fiscales en Valparaíso año 1864 », Enterreno. <https://www.enterreno.com/moments/la-bolsa-y-almacenes-fiscales-en-Valparaíso-ano-1864>

Image 14 - Pêcheurs de la Caleta Jaime

P. Camus, L. Álvarez, S. Castillo, et R. Hidalgo, « Bienes comunes, modernización urbano-portuaria y conflicto socio-ambiental. El caso de los pescadores de caleta jaime en valparaíso a principios del siglo xx », tiempo, no 14, p. 23, 2019, doi: 10.25074/th.v0i14.1351.

Image 15 - Procession des pêcheurs dans la caleta Jaime lors de la Saint Pedro

« Procesión de San Pedro al pasar por la caleta de Jaime. », Cultura Digital UDP - Cultura Digital es un repositorio de todo el contenido cultural que genera la Universidad Diego Portales. <https://culturadigital.udp.cl/index.php/fotografia/procesion-de-san-pedro-al-pasar-por-la-caleta-de-jaime/>

Image 16 – Nous irons à Valparaíso ; « On a marché sur la Lune »

Hergé, « On a marché sur la Lune », vol. 17. p. 62, 1954.

Illustration 1 – Localisation de Valparaíso

Réalisation de l'auteur

Illustration 2 - Lisière vivante vs frontière

Réalisation de l'auteur inspirée de Breaking border de E. Lupo "Living cities vs Dead city"
E. Lupo, Breaking Border - Cities and borders of water - Copenhagen Veneza Antwerp, LISt Lab Laboratorio. 2012.

Illustration 3 - Typologies de frontières simples et composites

Réalisation de l'auteur sur le modèle de Frédéric Héran dans « La ville morcelée : effets de coupure en milieu urbain »
F. Héran, La ville morcelée - Effet de coupure en milieu urbain, Economica. Paris, 2011.

Illustration 4 - Typologie de la coupure de Valparaíso

Réalisation de l'auteur

Illustration 5 - Schéma de l'évolution de la relation ville port

Réalisation de l'auteur sur le modèle d'Emmanuel Rey dans « Réinventer les rives urbaines »
E. Rey, « Réinventer les rives urbaines? », présenté à Forum des transitions urbaines, Lausanne, 28 octobre 2021. [En ligne]. Disponible sur: <https://tube.switch.ch/videos/uzpmHfg6fQ>

Illustration 6 - Etapes de l'évolution des interrelations entre les ports et les villes

Réalisation de l'auteur sur la base de la traduction et réinterprétation des modèles de B.S Hoyle
B. S. Hoyle, D. A. Pinder, et M. S. Husain, Revitalizing the waterfront: international dimensions of dockland redevelopment. London: Belhaven Press, 1988.

Illustration 7 - Évolution de la Section transversale des ports

Réalisation de l'auteur sur la base d'une traduction et réinterprétation d'un modèle de Waterfronts de nuevo
J. Casariego, E. Guerra, P. Ley, et J. Palop, Waterfront de nuevo - Transformaciones en los frentes urbanos de agua, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canarias. Las Palmas, 1999.

Illustration 8 - Évolution des bateaux de fret Réalisation de l'auteur sur la base d'une traduction et réinterprétation d'un modèle de Waterfronts de nuevo
J. Casariego, E. Guerra, P. Ley, et J. Palop, Waterfront de nuevo - Transformaciones en los frentes urbanos de agua, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canarias. Las Palmas, 1999.

Illustration 9 - Dynamiques de développement à l'interface ville-port Réalisation de l'auteur sur la base de traduction et réinterprétation du modèle de B.S Hoyle
B. S. Hoyle, D. A. Pinder, et M. S. Husain, Revitalizing the waterfront: international dimensions of dockland redevelopment. London: Belhaven Press, 1988.

Illustration 10 - Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires Réalisation de l'auteur sur la base d'une traduction et réinterprétation du modèle de C. Ducruet
C. Ducruet, « Les villes-ports, laboratoires de la mondialisation », Université du Havre, CIRTAI, 2004.

Illustration 11 - Dynamiques du littoral
Réalisation de l'auteur

Illustration 12 - Région de Valparaíso
Réalisation de l'auteur

Illustration 13 - Plan de Valparaíso 1 : 20 000
Réalisation de l'auteur

Illustration 14 - Elévation Sud de la baie de Valparaíso et Cerros
Réalisation de l'auteur

Illustration 15 – Frise chronologique
Réalisation de l'auteur

Illustration 16 - Évolution des routes maritimes entre 1890 VS 1950 : avant et après l'ouverture du canal de Panama Réalisation de l'auteur suivant les données de M. Bunel et al., « Geovisualizing the sail-to-steam transition through vessel movement data », in Advances in Shipping Data Analysis and Modeling. Tracking and Mapping Maritime Flows in the Age of Big Data, D. C, Éd. Routledge, 2017, p. 189-205. Consulté le: 5 janvier 2022. [En ligne]. Disponible sur: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01623631>

Illustration 17 – Plan de la zone classée par l'UNESCO au patrimoine de l'humanité en 2003
Réalisation de l'auteur

Illustration 18 – Amereida
Réinterprétation par l'auteur d'une illustration d'Amereida
« Amereida - Amereida ». <http://amereida.cl/Amereida>

Illustration 19 - Amedeida
Réinterprétation par l'auteur d'une illustration d'Amereida
« Amereida - Amereida ». <http://amereida.cl/Amereida>

Illustration 20 - Évolution de l'activité portuaire dans le monde depuis 1970 Illustration de « The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report », OECD Regional Development Working Papers 2013/13, sept. 2013. doi: 10.1787/5k40hdhp6t8s-en.

Illustration 21 - Plaque maritime Pacifique

Illustration de l'auteur établie sur la base d'une image de « The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report », OECD Regional Development Working Papers 2013/13, sept. 2013. doi: 10.1787/5k40hdhp6t8s-en.

Illustration 22 - Traités commerciaux chiliens

Illustration de l'auteur établie sur la base d'une image de Gobierno de Chile, « Infraestructura portuaria y costera Chile 2020 », Ministerio de obras publicas, Chile, 2009.

Illustration 23 - Principaux ports chiliens

Réalisation de l'auteur sur la base des données fournies dans Gobierno de Chile, « Infraestructura portuaria y costera Chile 2020 », Ministerio de obras publicas, Chile, 2009.

Illustration 24 - Législation du littoral chilien

Réalisation de l'auteur sur la base des informations fournies par C. Martínez, F. Arenas, K. Bergamini, et J. Urrea, « Hacia una ley de costas en Chile: criterios y desafíos en un contexto de cambio climático », p. 24, 2019.

Illustration 25 - Typologie maritime de la V Région

Réalisation de l'auteur

Illustration 26 - Partenaires commerciaux du port de Valparaíso

Réalisation de l'auteur sur la base des informations fournies par Puerto Valparaíso , « Memoria EPV 2020 », Valparaíso , 2020. [En ligne]. Disponible sur: [https://www.puertoValparaíso .cl/img/media/1619816441_Memoria%20EPV%202020_compressed%20\(1\).pdf](https://www.puertoValparaíso.cl/img/media/1619816441_Memoria%20EPV%202020_compressed%20(1).pdf)

Illustration 27 - Croissance urbaine verticale de Valparaíso

Réalisation de l'auteur sur la base des informations fournies par Instituto Geográfico Militar (IGM), Atlas Mundial, vol. VIII Chile: Unidad. Santiago de Chile: Instituto Geográfico Militar (IGM), 2008.

Illustration 28 - Rivières extérieurs et sous-terraines de la baie de Valparaíso

Réalisation de l'auteur

Illustration 29 - Evolution du front de mer de Valparaíso échelle 1 : 25 000

Réalisation de l'auteur sur la base des informations fournies par K. Grimme et L. Alvarez, El Suelo de Fundación de Valparaíso y Vina del Mar, Instituto de Investigaciones Geológicas. Provincia de Valparaíso, 1964.

Illustration 30 – Évolution de la typologie de Valparaíso

Réalisation de l'auteur

Illustration 31 - Zones inondables échelle 1 : 20 000

Réalisation de l'auteur

Illustration 32 – Réseau de transports

Réalisation de l'auteur sur la base des informations fournies par « Puerto - PuertoValparaíso ». [https://www.puertoValparaíso .cl/puerto/ubicacion_accesos](https://www.puertoValparaíso.cl/puerto/ubicacion_accesos)

Illustration 33 - Illustration 33 – Zonification de la frontière portuaire _ Échelle 1:10000

Réalisation de l'auteur

Illustration 34 – Plan de l’Extrémité ouest de la « frontière », Muelle Prat
Réalisation de l’auteur

Illustration 35 – Plan du milieu de la « frontière »
Réalisation de l’auteur

Illustration 36 - Plan de l’extrémité Est de la « frontière, Muelle Baron
Réalisation de l’auteur

Illustration 37 - Schéma circulatoire
Réalisation de l’auteur

Illustration 38 - Plan des lignes de transport public échelle 1 : 20 000
Réalisation de l’auteur

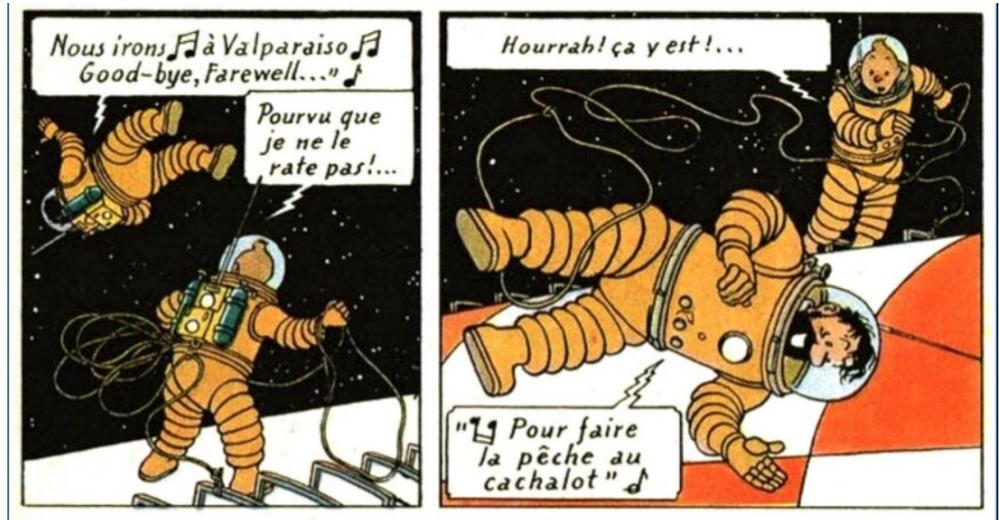
Illustration 39 – Transept
Réalisation de l’auteur

Illustration 40 – Transept augmenté
Réalisation de l’auteur

Illustration 41 – Stratégies d’évolution des rives urbaines dans les villes portuaires:
délocalisation ou co-intégration
Extrait de l’Illustration 6

Illustration 42 – Croix du Sud d’Amereida
Réinterprétation par l’auteur d’une illustration d’Amereida
« Amereida - Amereida ». <http://amereida.cl/Amereida>

Image 16 – Nous irons à Valparaíso ; « On a marché sur la Lune »



Le dixième coup n'a pas fini de sonner que je suis déjà dressée sur mon lit ; j'ouvre les rideaux, j'exulte en l'embrassant tout entier du regard. Au pied de mes fenêtres, infini, couvert de barques colorées, frétilant sous le vent incessant. Mon cher Pacifique.

Mon téléphone vibre, Irene m'attend.

Il fait si chaud. Le nom mapuche de Valparaíso est Alimapu : « La Terre brûlée », et l'on comprend rapidement pourquoi une fois le nez dehors.

Je dévale la colline, au pied de laquelle je m'engouffre dans un minibus étiqueté « Vina del Mar ».

Les banquettes en simili cuir cuiraienent un œuf. A peine assise je suis déjà en sueur, et le trajet jusqu'à la plage est encore long.

Je tourne mon regard vers l'océan, auprès duquel je devine qu'il fait si bon, si frais, pour peu qu'on ait les pieds dans l'eau. « Foutu port et foutu métro » je ne peux me retenir de murmurer. « Foutu, foutu, foutu port ».

Valparaíso
14/06/2019

