

Jacques Chevalier

GRÉGUM - UNIVERSITÉ DU MAINE  
ESO - UMR 6590 CNRS

La conquête et la maîtrise du territoire en Amérique du Nord furent largement déterminées par les fleuves et les lacs, les deux étant utilisés comme autant de voies de pénétration et de circulation. La formation des villes et leur développement se sont tout naturellement inscrits dans cette détermination géographique. Le front de fleuve<sup>1</sup> urbain procède donc souvent d'une histoire qui est à la fois celle de l'organisation localisée et concentrée d'un peuplement et des activités qui se sont progressivement accumulées là afin de profiter d'avantages maîtrisés : eau-ressource, eau-énergie destinées à des activités manufacturières, eau-voie de circulation. Construit dans une logique de production et de circulation de marchandises, le front d'eau urbain a donc souvent pris un caractère très encombré (bâtiments destinés à la production, aires consacrées au stockage de ressources et de marchandises, espaces utilisés pour assurer le fonctionnement de la rupture de charge entre voie fluviale et circulation terrestre). Fréquemment très proche du centre de la ville, il s'est trouvé cerné par des quartiers résidentiels populaires, lieux d'accueil par excellence des populations immigrantes trouvant là à la fois logement bon marché et possibilité d'intégrer, dans la proximité, le marché du travail.

Ce schéma a fonctionné de manière cumulative tout au long de la seconde moitié du XIXe siècle ainsi que durant une bonne moitié du XXe dans de très nombreuses villes de toutes tailles. Ce n'est qu'avec les décennies 1960-1980 que de profondes transformations affectent ces fronts d'eau, principalement sous l'effet conjoint du processus de désindustrialisation du système productif, de la perte d'importance de la proximité à l'eau et de celui de la décentralisation des activités dans les espaces suburbains. Les fronts d'eau voient alors leur fonction productive s'étioler et même parfois disparaître, comme leur rôle dans l'organisation

de la circulation des marchandises. Sans être totalement délaissés cependant car se sont fréquemment ouvertes d'autres perspectives.

Ces perspectives se sont concrétisées selon des modalités différenciées, et dans des temporalités fort différentes d'un lieu à un autre. Au point qu'il paraît difficile de définir une sorte d'idéal-type des fronts d'eau de fleuve urbains. Si le réaménagement de ces espaces passe pratiquement toujours par des étapes d'appropriation, de qualification et de valorisation, il n'en demeure pas moins que le contenu donné à chacune apparaît différent, notamment quant aux objectifs et aux cheminements adoptés pour les atteindre. Des objectifs qui, de plus, s'avèrent souvent difficiles à clarifier en raison d'une certaine confusion, ou pour le moins d'interrelations complexes, entre retour au fleuve-nature/paysage/patrimoine et marchandisation de celui-ci et de ses abords. Pour révéler cette relative complexité, rien ne vaut l'approche permettant de renvoyer des images dans de multiples effets de miroir, même si le choix des lieux procède toujours d'intentions plus ou moins explicites. Ainsi quatre exemples, parmi beaucoup d'autres possibles, sont utilisés ici, pris dans des régions très différentes, des agglomérations aux tailles de peuplement et aux histoires non comparables. Il s'agit de Minneapolis (Minnesota), Cincinnati (Ohio), San Antonio (Texas), Fort Lauderdale (Floride). Ce qui n'empêche pas, à plusieurs reprises, d'appeler de manière plus allusive d'autres illustrations.

## FRONT D'EAU DE RIVIÈRE OU DE FLEUVE : DIVERSITÉ DES HISTOIRES

Historiquement, en Amérique du Nord, le front de fleuve, comme le front de lac ou d'océan, a occupé une place importante dans la construction de très nombreuses villes et pour leur développement. Le plus souvent, pendant au moins un siècle, ce front fut dédié à la production de marchandises et à leur circulation. À la fois port et zone d'activités plus ou moins variées, le front de fleuve constitue un pôle d'emploi de première

1- Traduction de *riverfront* qui est employé pour désigner les espaces riverains des rivières et fleuves alors que *waterfront* est généralement le mot réservé pour nommer les espaces situés en bordure de lac ou d'océan.

importance et une porte majeure sur un monde de dimension au moins régionale. En même temps, il est l'espace auquel s'articulent des quartiers résidentiels destinés principalement aux travailleurs qu'il fait vivre. Cet espace singulier, par le rôle qui lui est conféré, n'est jamais très loin du cœur de la ville. Et même si d'importantes coupures matérielles et sociales existent le plus souvent entre les deux, s'établissent malgré tout des liens fonctionnels. C'est ce dispositif qu'illustrent Minneapolis ou Cincinnati. Situées sur le haut Mississippi et l'Ohio, ces villes ont affirmé leur rôle en s'appuyant sur des qualités particulières de situation et la capacité à utiliser les deux fleuves pour acheminer ressources et biens transformés en partie par l'utilisation de la force motrice de l'eau. Dès lors, la zone accessible depuis le fleuve concentre des activités majeures, nécessitant de vastes espaces. Avec le développement des infrastructures de transport et des établissements de production, de stockage et de distribution, toutefois, la ville tend à être de plus en plus coupée de l'accès au fleuve, voire de la vue sur le fleuve. S'installe alors une situation pour le moins paradoxale : la ville naît et se développe par le fleuve mais le fleuve devient de plus en plus étranger à ses habitants, sauf à ceux qui travaillent ou habitent dans les quartiers d'accueil proches. Par ailleurs, ces espaces dédiés à des activités fréquemment polluantes et souvent pourvoyeuses de travail peu qualifié apparaissent dévalorisés même s'ils sont considérés comme nécessaires au développement de la ville.

Cette relation entre fleuve et dynamique des villes représente un cas très fréquent, en particulier à travers les régions qui vont connaître un développement manifeste entre le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et la fin du XIX<sup>e</sup>. Sont alors multipliées, de la Nouvelle Angleterre au bassin du Mississippi et de ses grands affluents (Ohio, Missouri notamment) les fameuses *milltowns* ou les villes-ports<sup>2</sup> fondées justement sur l'articulation entre le fleuve-ressource, le développement économique et l'attraction migratoire. Certaines vont connaître un développement spectaculaire et durable,

2- La distinction entre ville-moulin et ville-port repose principalement sur la nature de la ressource apportée par le fleuve. Dans la *milltown*, le développement est d'abord manufacturier et repose sur l'utilisation du fleuve comme ressource hydraulique alors que la ville-port naît d'abord du commerce et de transactions entre un arrière-pays et un avant-pays dans lesquelles le fleuve joue le rôle de voie de circulation. De nombreuses *milltowns* n'ont jamais eu de réel rôle portuaire alors que, fréquemment, des villes-ports sont devenues des centres manufacturiers.

d'autres connaîtront une prospérité plus éphémère. Certaines se constitueront sur un fleuve-ressource modeste et ne grandiront pas, d'autres bénéficiant d'avantages de situation indéniables entameront une trajectoire conduisant à la formation de grandes, voire de très grandes villes.

Pour aussi importante qu'ait pu être cette relation, tous les fronts d'eau actuels n'ont pas connu cette histoire. Bien des villes accrochées à un fleuve se sont développées indépendamment de celui-ci, parfois même en devant s'en protéger en raison des risques d'inondation. Dans certains cas, cette démarche a pu aboutir à la négation même de la rivière. Dans ce registre, l'exemple le plus connu est certainement celui de la Los Angeles River qui, bien qu'ayant joué un rôle essentiel dans le développement initial de la future grande métropole de Californie méridionale<sup>3</sup>, fut presque totalement transformée en un canal bétonné pratiquement sans vie biologique. Pour ce fleuve littoral, si longtemps abandonné, la réappropriation, aujourd'hui, demeure problématique (Gumprecht, 1997). Dans d'autres cas, au contraire, les aménagements ont pu contribuer à revaloriser la proximité à l'eau. Ainsi, la San Antonio River n'a jamais constitué un axe de développement de la ville texanne éponyme. Mais, par des aménagements lourds, réalisés avant la Seconde Guerre mondiale et destinés à maîtriser les crues, une partie de l'eau du fleuve fut détournée vers le centre, ce détournement permettant d'envisager de construire une nouvelle relation à l'eau. Enfin, certains fronts d'eau actuels procèdent de créations. Ainsi, initialement, la New River<sup>4</sup> traversant Fort Lauderdale (Floride), représentait une simple coupure dans la barrière séparant les marais des Everglades de l'actuelle Intracoastal Waterway et de l'Océan, et devint un axe seulement lorsque furent achevés, en 1912, les travaux de canalisation mettant en relation la façade de Golfe du Mexique (Fort Myers) et l'Atlan-

3-Ce fleuve court venant de la San Fernando Valley permit de développer l'activité agricole et put fournir également l'eau nécessaire aux très nombreux nouveaux habitants qui s'installèrent après l'arrivée du transcontinental en 1876.

4-Le terme New River désigne la réunion du North New River Canal et du South New River Canal, ce dernier venant du Miami Canal. Tous ces canaux aboutissent au Lac Okeechobee. Durant les premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, ce système de canaux contribua à faciliter les transports et permit surtout le drainage de la partie septentrionale des Everglades.

tique (Fort Lauderdale) par la Caloosahatchee River et le Lac Okeechobee. À cette époque, au croisement du chemin de fer et d'une voie navigable, Fort Lauderdale peut commencer à s'affirmer comme un petit centre régional.

## LES PROBLÉMATIQUES D'APPROPRIATION ET DE VALORISATION

Le processus d'appropriation et de qualification des fronts d'eau s'est développé sur plusieurs décennies et n'est généralement pas achevé. Sur de telles durées, il n'est donc guère étonnant de constater des variations dans la manière dont les décideurs conçoivent les visions dominantes des bords de fleuve et le rôle que ces espaces pouvaient prendre dans la mise en œuvre des politiques urbaines. Par ailleurs, chaque processus s'inscrit dans une histoire locale et un contexte géographique singuliers. Aussi n'existe-t-il pas vraiment de trajectoire standardisée de valorisation reposant sur des successions de problématiques. Il s'agit ici plutôt d'examiner quelques grandes orientations qui se trouvent inscrites avec plus ou moins de force dans différentes villes.

### La conquête automobile (autoroutes, voies rapides, aires de stationnement): les bords de fleuve comme espace circulatoire

Avec les décennies 1960-1970 s'exprime une problématique lisible dans nombre de villes-ports ou de *milltowns*. Bien souvent alors, il s'agit de penser l'utilisation d'espaces ayant perdu leurs usages initiaux, gagnés par le développement de friches, voire de les approprier et de promouvoir d'autres usages avant qu'ils ne soient complètement délaissés alors que de nouveaux besoins en désenclavement se manifestent, en particulier par la réalisation de voies autoroutières permettant d'entrer directement dans les espaces centraux et notamment le centre des affaires. Cincinnati illustre bien cette problématique. Une large partie du front d'eau sur l'Ohio fut alors engagée dans la conception d'un nouvel espace circulatoire dominé par le vaste système d'échanges entre les autoroutes 75, 71 et 471, permettant certes de mieux pénétrer dans le CBD mais continuant à séparer matériellement, de manière radicale, le cœur de la ville du fleuve. Bien d'autres villes ont connu de tels aménagements:

Springfield (sur le Connecticut), Philadelphie (sur la Delaware), les deux façades de Manhattan à New York, etc. illustrent des situations comparables. Et Louisville (Kentucky), sur l'Ohio, une situation encore pire: l'autoroute 64 fut inscrite tout le long de la façade de la ville sur le fleuve. Évidemment, partout, ces aménagements continuent de s'inscrire dans la matérialité de l'articulation ville/fleuve. Et la réappropriation a souvent dû ruser avec ces contraintes<sup>5</sup>.

### Réintroduire de la nature: la végétalisation

Parallèlement, toutefois, s'affirme fréquemment le souhait de transformer les bords de fleuve en espaces végétalisés. La création de parcs, l'aménagement de parcours donnent ainsi l'occasion d'un accès à un espace qui était souvent demeuré étranger et même parfois invisible en même temps que ces aménagements créent de l'espace public dans lequel vont pouvoir être organisées diverses manifestations (fêtes, spectacles, concerts, expositions). C'est cette démarche qui se trouve favorisée à Minneapolis alors que se pose la question du redéveloppement du Central Riverfront<sup>6</sup> à la charnière des décennies 1960-1970 au moment où est adopté, à l'échelon fédéral, le *Clean Water Act*<sup>7</sup>. Ainsi, est-il décidé de convertir très largement le front d'eau en aménité publique, les deux rives étant développées en espaces revégétalisés permettant de proposer différentes expériences au public tout en ralentissant la circulation des eaux pluviales et l'érosion et en rétablissant des habitats pour la faune. Va ainsi se succéder la réalisation de plusieurs parcs,

---

5- Sans aucun doute l'une des ruses les plus spectaculaires est celle conçue par la *Louisville Waterfront Development Corporation* créée en 1986 pour organiser, sous la forme d'un parc, le retour vers le fleuve. La première phase (couvrant quelque 22 hectares) fut terminée en 1999, la seconde doit ouvrir en juin 2004 et la troisième en est à la phase des acquisitions et du montage financier. En effet, il n'était pas question de démolir et déplacer les autoroutes 64, 65 et 71 et le gigantesque système d'échangeurs existant entre elles. Le pari fut donc de réaliser le parc dans l'espace occupé par ce système et d'utiliser celui-ci dans l'organisation des différents segments le constituant. (Source: *Louisville Waterfront Development Corporation*).

6- Central Riverfront représente la section du Mississippi la plus proche du centre de Minneapolis, autour de la St Anthony Fall, considérée comme le berceau de la ville et de son développement en tant que *milltown* (spécialisée surtout dans la production des farines) jusque aux années 1930. Il correspond pour partie au Mississippi Mile, zone des aménagements les plus denses effectués depuis trois décennies.

7- Cette loi va contribuer à imposer des mesures capables d'améliorer la qualité des eaux des fleuves et rivières.

reliés les uns aux autres par des cheminements mais aussi connectés aux différents quartiers riverains. Cette démarche n'a rien d'exceptionnelle. Elle représente toujours, avec plus ou moins d'ampleur, une des composantes de la réappropriation et de la valorisation. Cincinnati, malgré l'emprise des deux gigantesques systèmes d'échangeurs autoroutiers encadrant le centre au sud-ouest et au sud-est, témoigne du souci qu'il y eut également, parallèlement, d'ouvrir une large fenêtre sur le fleuve et de faire, aussi, de ces parcs des espaces publics propices au déroulement de grandes manifestations collectives. Toutefois, ces parcs ne prennent pas toujours un aspect végétal aussi marqué que ceux de Minneapolis ou de Cincinnati. River Walk, à San Antonio, considérée comme un parc et gérée comme tel par le *San Antonio Parks and Recreation Department*, se déroule plutôt comme une promenade étroite le long de la dérivation de la San Antonio River traversant le centre-ville. Ici, la végétalisation représente seulement un décor, agrémentant la proximité à l'eau et rendant plus discrète l'importance du bâti qui l'encadre de manière quasi continue.

### Grands équipements, complexes commerciaux et de loisirs

Une autre manière de faire de ces espaces des lieux publics fut de favoriser l'installation de grands équipements. Cincinnati illustre bien cette démarche. Deux grands stades (Paul Brown Stadium et Cinergy Field) furent en effet construits entre le fleuve et le cœur de la ville: l'un consacré à l'équipe des Bengals (football), l'autre à celle des Reds (baseball). Chacun fut accompagné d'aires de stationnement imposantes pouvant satisfaire aussi bien les dizaines de milliers de spectateurs, que ces équipes attirent chaque fois qu'elles se produisent, que les besoins des navetteurs venant travailler, consommer ou se divertir dans les quartiers centraux. Par le nombre de personnes que ces équipements concernent (plus de 65 000 places pour le Paul Brown, plus de 45 000 pour le Cinergy), et même si ces stades ont une vocation saisonnière, nul doute qu'ils ont joué un rôle indéniable dans la manière de concevoir à la fin du XXe siècle le devenir du front d'eau. En effet, dans les stratégies développées depuis le début de la décennie en cours, les stades font l'objet

d'une valorisation complémentaire tout en étant intégrés dans de nouveaux aménagements<sup>8</sup>.

Souvent, d'autres grands équipements destinés à accueillir un nombre important de personnes ont aussi trouvé place dans ces redéveloppements. Ces équipements prennent la forme de complexes commerciaux destinés cependant aussi à proposer un ensemble de distractions plus ou moins étoffé. Cette manière de répondre à la problématique d'appropriation et de revitalisation des espaces délaissés à proximité des cœurs de villes fut expérimentée, avec succès d'ailleurs, par quelques firmes immobilières, la firme pionnière - et la plus connue - étant la *Rouse Company*. C'est en effet par son concept de *Marketplace* que bien souvent cette firme fut conviée à participer à des opérations de revitalisation de fronts d'eau., que ceux-ci soient maritimes (Boston - *Faneuil Hall*, Baltimore - *Harborplace* et *The Gallery* constituant les opérations les plus emblématiques), lacustes (Chicago - *Water Tower Place*) ou fluviaux (Jacksonville (Floride) - *The Jacksonville Landing*, La Nouvelle Orléans - *Riverwalk*, Portland (Oregon) - *Pioneer Place*, New York - *South Street Seaport*)<sup>9</sup>. Chaque fois, dans « l'esprit des lieux », l'opération est destinée à insuffler une attraction commerciale et événementielle soutenant une fréquentation continue. D'autres développeurs immobiliers se sont évidemment essayés à édifier de tels équipements, reprenant peu ou prou les mêmes ingrédients, presque toujours avec succès. Ainsi, Riverfront, ensemble de boutiques, restaurants et complexe de salles de cinéma vient-il agrémenter la partie ouest du cœur de Fort Lauderdale. Ouvrant sur la New River et la promenade Riverwalk, il est aisé de rejoindre l'autre élément attractif du centre: Las Olas Boulevard qui, lui, tourne le dos au fleuve. Toutefois, ce dispositif ne produit pas toujours une réelle attraction. Riverplace, à Minneapolis, qui fut conçue comme un lieu d'animation de la vie nocturne de la Main Street de l'ancien faubourg de St Anthony, avec ses bars et restaurants, ne rencontra guère le succès

<sup>8</sup> Le Cinergy Field, qui fut ouvert en 1970 en tant que Riverfront Stadium, doit être remplacé, à proximité immédiate, par un nouveau stade (Great American Ball Park) en 2004. L'espace compris entre les deux stades va être réutilisé dans le cadre d'une opération de grande ampleur, appelée The Banks, l'emplacement du Cinergy Field étant plus spécialement destiné à la réalisation d'un nouveau parc, projet ambitieux dont le coût est actuellement estimé à 78 millions de dollars (Source: *Port of Greater Cincinnati Development Authority, The Banks*).

<sup>9</sup> Source: The Rouse Company, informations précises disponibles sur le site: [therousecompany.com](http://therousecompany.com).

escompté. Alors que parallèlement pour des activités comparables, la réappropriation d'anciens bâtiments en briques datant du XIXe siècle sur Main Street donnait de biens meilleurs résultats.

Ces formes de valorisation commerciale, toutefois, risquent peut-être d'être dépassées par des réalisations plus récentes, à l'image de ce que Dubuque, ville moyenne de 58 000 habitants, sur le Mississippi, à la charnière entre Iowa, Wisconsin et Illinois et relativement proche de Chicago et Milwaukee, a vu apparaître ces dernières années sous le nom de America's River. Ce complexe de 188 millions de dollars associe en effet un *resort* et son parc aquatique fermé, un musée-aquarium, un vaste centre de conférences et toute une série d'aménités (de la promenade au casino)<sup>10</sup>.

### Les bords de fleuve comme lieu(x) de mémoire de la ville

Le panorama ne serait pas complet sans évoquer la manière dont la réappropriation passe très souvent par l'invocation patrimoniale, dans ses dimensions à la fois historiques et culturelles. Ceci est particulièrement exemplaire de Minneapolis où le Mississippi Mile permet de voir affleurer, de manière dispersée certes mais bien concrète, la mémoire de la ville. Depuis trente ans maintenant, autour des chutes St Anthony, rappellons-le berceau de l'industrialisation et de la ville, ont été ouverts différents sites qui retracent les grandes dimensions du passé de la ville. Cela a débuté, en 1976, par la mise en valeur de la Main Street du village de St Anthony (rive gauche), la désignation d'un *St Anthony Falls Historic District* et la préservation de ce qui restait d'un district résidentiel de la fin du XIXe sur l'île Nicollet. Cela s'est poursuivi par la valorisation du site de la chute et du pont (Stone Arch Bridge, datant de 1883) qui la surplombe. Enfin, le *Minneapolis Riverfront District* est devenu avec l'ouverture du Mill Ruins Park en 2001, mais dont le développement n'est pas achevé, un véritable lieu de mémoire de l'histoire de la production énergétique et des industries alimentaires ayant entraîné le développement de la ville.

10- Cette opération s'est concrétisée sur des terrains appartenant au port de Dubuque, dans un partenariat entre collectivités publiques et investisseurs privés. Ce n'est pas seulement la portion du front d'eau consacré à America's River qui se trouve mobilisée puisque l'opération d'appropriation-transformation s'étend, selon d'autres modalités et dans le cadre d'un autre programme, au cœur de la ville.

L'appropriation et la valorisation du patrimoine bâti peuvent être cependant assurées de manière moins métaphorique ou discontinue dans l'espace. Quand l'héritage s'est trouvé fossilisé, la valorisation se retrouve généralement plus lisible dans la matérialité du front de fleuve. Le débouché de la Cuyahoga dans le Lac Erié, à Cleveland, ancienne zone d'entrepôts, de ponts métalliques et d'installations industrielles précocement abandonnée mais sans réemploi, a pu ainsi donner naissance à un véritable nouveau quartier (The Flats) associant parcs publics, grandes structures de distraction, logements et bureaux<sup>11</sup>.

Cette valorisation de nature patrimoniale n'apparaît cependant pas toujours très aisée et peut même parfois paraître étonnante au premier regard. Ainsi, Cincinnati n'a guère conservé de traces de l'occupation des bords de l'Ohio avant que ceux-ci soient profondément transformés. Aussi, sur le front d'eau de cette ville, ne faut-il pas s'attendre à voir valoriser d'anciens bâtiments, voire les traces de ceux-ci, comme fréquemment ailleurs. Ce qui n'empêche pas une valorisation patrimoniale. Toutefois, celle-ci se trouve fondée non sur ce qui existait durant la période où l'Ohio construisait le lien avec les espaces voisins (ce lien contribuant aux activités de navigation, de stockage et de transformation) mais, au contraire, sur la période au cours de laquelle le fleuve faisait figure, avant la Guerre Civile, de véritable frontière avec le Sud esclavagiste, période durant laquelle la région voyait transiter nombre d'esclaves fuyards. Ceci explique la construction récente du National Underground Railroad Freedom Center<sup>12</sup> en plein cœur de

11- Les opérations de réappropriation débutèrent au milieu des années soixante-dix, se sont poursuivies depuis avec une accélération au milieu des années quatre-vingt-dix puisque le quartier bénéficia alors d'investissements importants pour en faire une pièce maîtresse de la célébration du deuxième centenaire de la création de la ville. Le *Cleveland Warehouse District* (autre dénomination des Flats) est devenu le haut-lieu de la vie nocturne de Cleveland et attire plus de 7 millions de visiteurs chaque année.

12- L'expression métaphorique *underground railroad* désigne l'ensemble des réseaux développés par les abolitionnistes des États du Nord afin de permettre l'évasion d'esclaves fuyards vers le Canada. Entre 1830 et 1861, ces réseaux ont probablement permis l'installation de 40 000 anciens esclaves dans le Dominion canadien. Le fleuve Ohio représenta, par le rôle de limite qu'il jouait avec le Kentucky et la Virginie Occidentale, un espace de passage important. Il est donc aisé de comprendre l'intérêt que la ville de Cincinnati a de porter témoignage de cette période de l'histoire, d'autant qu'elle fut alors un pôle important de l'abolitionnisme rassemblant de très actifs « conducteurs » de l'*underground railroad* et qu'elle constitua également, entre 1832 et 1850, la résidence de Harriet Beecher Stowe, auteure de *Uncle Tom's Cabin* (*La case de l'Oncle Tom*).

l'espace faisant jonction entre le centre et le riverfront.

Seule Fort Lauderdale échappe sans doute à cette construction patrimoniale historique autour du fleuve. Il est vrai que des premiers éléments fondateurs, construits au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, peu de chose subsiste. Les efforts de la Fort Lauderdale Historical Society parviennent à faire émerger seulement une petite poignée de bâtiments du Old Fort Lauderdale Village. Et finalement tout ceci n'a guère d'importance tant la « Venise d'Amérique » doit davantage aux développements de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle autour de la New River, de l'Intracoastal Waterway et des multiples canaux résidentiels<sup>14</sup> qui leur sont connectés.

Cet inventaire de problématiques élémentaires présente quelque utilité. Cependant, dans les différents contacts entre ville et fleuve, ces problématiques variées ne sont jamais réellement opératoires de manière isolée. Elles peuvent se succéder, tout en ne prenant pas exactement la même consistance d'un lieu à un autre. Plus souvent, elles sont plutôt combinées, mais là encore selon des dosages variables. Il existe bien des « effets de lieu » construits à la fois sur des déterminations géographiques (de situation, de site, de climat), des conditions de trajectoires historiques (de développement, de repli, voire d'abandon, de redéveloppement) ainsi que sur l'expression de choix collectifs d'appropriation-valorisation. Cependant, au-delà des « effets de lieu », se dessinent des manières de voir et de montrer la relation entre la ville et le fleuve qui tendent à devenir convergentes.

## **LE FRONT DE FLEUVE : VISION ET PROJET URBAIN**

### **Front de fleuve et développement**

Depuis plusieurs décennies maintenant l'espace riverain du fleuve, disponible - ou mobilisable selon des échéances variables -, s'est trouvé engagé comme une ressource dans des opérations de développement. Ce

13- C'est seulement en 1896 que le chemin de fer construit par Henry Flagler entre Jacksonville et Miami atteint l'intersection avec la New River. C'est en ce lieu que Fort Lauderdale apparut, longtemps sous la forme d'une simple bourgade.

14- L'expression « canal résidentiel » désigne un lotissement desservi à la fois par la route et une voie d'eau aménagée. Ainsi chaque habitation dispose de deux accès. Les premiers lotissements de ce type furent conçus dans les décennies précédant la Seconde Guerre mondiale. C'est surtout à partir des années soixante qu'ils furent développés. Destinés d'abord à des ménages des classes moyennes, ils deviennent, en particulier à Fort Lauderdale, des lieux de résidence (souvent secondaire, tertiaire, etc.) pour ménages très aisés.

développement est fréquemment à la fois urbanistique, économique, social, voire culturel. Plus qu'un espace, en effet, il s'agit bien de valoriser un ensemble de qualités (proximité à l'eau, perspectives) dans un processus de reconquête, ou tout simplement de conquête lorsqu'aucune valorisation antérieure n'avait été réellement faite. Ainsi ces espaces deviennent-ils le réceptacle d'investissements variés: aménagements paysagers publics (parcs, promenades), équipements de récréation ou de divertissement (dans des registres très divers) susceptibles d'attirer des populations nombreuses venant de toute la ville voire vivant à l'extérieur de celle-ci (y compris des touristes), musées ou/et centres d'interprétation formant une particularité locale, logements en nombre plus ou moins important dans le cadre d'appropriations patrimoniales ou de constructions neuves, activités qui le plus souvent relèvent du commerce ou des loisirs.

Tout ceci peut se présenter selon des étendues et des formes sensiblement différentes d'une ville à une autre et résulte bien souvent d'étapes successives. C'est, en effet, progressivement que se construit le projet, que peut s'effectuer également la mobilisation des ressources financières publiques et privées qui contribueront à l'accomplissement de la vision. Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir les projets évoluer au fur et à mesure que les décennies se succèdent, au fur et à mesure aussi que d'autres villes, des entreprises privées aussi, développent des initiatives, innovent, investissent ces espaces de nouvelles fonctions. Enfin, le développement résulte à coup sûr de la construction de partenariats. Doit donc être coconstruite une vision partagée, au moins entre les financeurs potentiels et entre ces derniers et les associations les plus impliquées dans les différentes problématiques, notamment celles ayant trait aux aspects environnementaux et patrimoniaux. Seule cette vision partagée peut garantir un consensus durable et la concrétisation du projet.

Le développement consiste donc à atteindre plusieurs objectifs et à faire fonctionner des synergies entre les différentes catégories d'investissements et de réalisations afin d'obtenir des effets cumulatifs. Par exemple, les parcs publics servent souvent de points d'appui pour que des investisseurs immobiliers produisent du logement dans leur proximité immédiate; l'aménagement de parcours avec vue sur le fleuve représente un préalable à la concrétisation de projets

immobiliers dont les finalités peuvent être commerciales, culturelles, ludiques, etc. Et ce développement se mesure au travers d'indicateurs: montants des investissements, chiffre d'affaires des nouvelles activités, fréquentation (si possible en millions de visiteurs), nombre de néohabitants, etc.

### Front de fleuve et espace public

Bien souvent l'appropriation de l'espace riverain du fleuve passe par la réalisation de parcs destinés à accueillir les habitants de la ville, voire des visiteurs extérieurs, au travers des équipements qui y sont installés (des amphithéâtres de plein air destinés à l'organisation de spectacles à la présence de diverses attractions). En ce sens, la production d'espace public apparaît toujours importante ne serait-ce que par les superficies que ces parcs représentent et, souvent, par les fréquentations dont ils font l'objet. Généralement, l'accès à ces espaces est gratuit. Dans ce cas, il s'agit d'espaces végétalisés dédiés aux promenades pédestres, disposant souvent de pistes destinées à la circulation des cyclistes ou aux pratiquants du rollerskating, rassemblant enfin divers équipements de loisirs destinés surtout aux jeunes. Ces espaces sont parfois agrémentés de réalisations plus originales (jardin aux sculptures, monuments, traces archéologiques, etc. par exemple). Leur accessibilité et leur proximité à partir du centre ou des quartiers riverains du fleuve déterminent évidemment leur fréquentation qui apparaît inégale selon les saisons et les jours de la semaine.

Il arrive toutefois que l'offre d'attractions conduise à des accès payants, soit sur certaines parties, soit sur la totalité du site. Il en est ainsi du Riverfront Park de Spokane (Washington), installé sur 40 hectares ayant servi à accueillir l'Exposition universelle de 1974. Ce parc constitue plus qu'un vaste espace paysagé, s'y regroupent en effet des attractions permanentes et s'y déroulent des événements culturels ou récréatifs expliquant la non-gratuité de l'accès<sup>15</sup>.

Mais cet espace créé et mis à disposition du public peut également se limiter à une simple promenade. Le

15- Il s'agit d'un véritable parc d'attractions ludiques géré par le *Spokane Park and Recreation Department*. Il assure l'emploi de 12 permanents et plus de 250 saisonniers. Fonctionnant surtout durant la belle saison, il est cependant ouvert en hiver pour certaines attractions (patinoire) ou événements (Nouvel An). Des détails concernant les attractions et son fonctionnement sont disponibles sur le site: [spokaneriverfrontpark.com](http://spokaneriverfrontpark.com).

Paseo del Rio (River Walk) de San Antonio ne présente guère un caractère spectaculaire. Le canal de dérivation au tracé curviligne est seulement bordé de deux plateformes de circulation pédestre étroites. Régulièrement les 21 ponts et les 31 escaliers permettent de passer d'une rive à l'autre ou de rejoindre le maillage des rues. La végétation, peu importante mais souvent dense, apporte ombre et fraîcheur. Il s'agit donc d'un petit territoire de déambulation offrant des perspectives changeantes sur le centre, dans lequel le visiteur peut entrer et sortir en différents points et ouvert sur différentes aménités. Cet espace public représente par excellence le point d'ancrage des grandes manifestations collectives et en particulier de la Fiesta (Chevalier, 2003). Il est, de manière plus permanente indissociable du fonctionnement des commerces, restaurants, hôtels, etc. qui ont été agglomérés sur ses rives depuis l'accueil de la Foire Internationale « Hemisfair » de 1968 et de la proximité des grands sites historiques, en particulier du Fort Alamo (Leroy, 1999).

### Front de fleuve et distinction sociale

La production de logements, et donc l'accueil d'habitants permanents, sont souvent considérés comme l'aboutissement d'une véritable et durable conquête des fronts d'eau. La question de la qualification et valorisation des fronts de fleuve (ou lacustres et maritimes aussi d'ailleurs) par l'occupation résidentielle pose inévitablement la question de l'accessibilité des logements développés dans d'anciennes structures réhabilitées ou dans le cadre d'opérations neuves. Quasiment partout, la production dominante est celle destinée à des populations aisées, voire très aisées. Il existe donc une très forte discrimination sociale d'occupation. Nous voyons fonctionner là à l'état brut l'effet du « standing écologique » qu'apportent la proximité de l'eau, l'ouverture vers de vastes perspectives, les mouvements de navires, l'étendue et la qualité des espaces végétalisés ainsi que la jouissance d'aménités publiques et privées. Et il est à craindre que cela ne s'atténue pas quand les décideurs ajoutent un incontestable « standing urbanistique et architectural » lorsqu'ils programment, comme dans le cas du Saint Paul on the Mississippi Development Framework (Saint Paul, Minnesota), une stratégie de redéveloppement résidentiel s'appuyant sur les principes des « villages urbains » et du *New Urbanism* (Rhees & Torstenson, 2001).

Cette perspective d'habitats haut de gamme et de peuplement par des ménages aisés peut même être actionnée de manière stratégique pour requalifier et favoriser le réinvestissement de l'espace de la ville centre par des catégories sociales qui l'ont déserté. Le Riverfront de Detroit, et ses opérations immobilières encore dispersées, presque toutes closes et protégées, est bien destiné d'abord à contribuer à un possible retour vers la ville centre de populations blanches appartenant aux classes moyennes supérieures.

Mais plus simplement, il suffit de laisser le marché immobilier fonctionner. Fort Lauderdale illustre parfaitement des dynamiques résidentielles qui tendent à réduire la part des populations aux revenus intermédiaires. Les canaux résidentiels, surtout les plus proches du cœur de la ville ou donnant directement sur la New River ou l'Intracoastal Waterway, font l'objet de reprises immobilières et substituent progressivement, au fur et mesure que s'effectuent des cessions, des ménages aisés, voire très aisés, aux populations de classes moyennes qui initialement avaient participé à la construction de ce cadre de vie. Surtout, ces toutes dernières années, à la charnière entre le centre et la New River, des investisseurs puissants ont développé des tours résidentielles bien protégées et disposant d'aménités réservées aux résidents. Ces nouvelles constructions, comparables par les prestations et les prix à celle du front d'océan qui s'est développé au nord de Miami, ne peuvent être destinées qu'à des ménages aisés et même fortunés, pour des résidences fréquemment saisonnières.

### Front de fleuve et eau

L'espace riverain du fleuve apparaît particulièrement sollicité, plus que l'eau qui circule. Cette eau fut d'abord considérée comme un élément structurel du paysage, un élément dont la nature peut d'ailleurs changer au gré des saisons<sup>16</sup>.

Toutefois, et cela tend à devenir une règle fréquente, cette eau est de plus en plus mobilisée comme le support d'une aménité: la navigation, prenant des formes touristiques, ludiques, récréatives. Que seraient

16- Ainsi, par exemple, le Mississippi, à Minneapolis, est-il englacé une partie de l'hiver ce qui n'est évidemment pas le cas plus au sud. Et la boucle centrale de la San Antonio River ne doit la stabilité de son écoulement qu'à un système de barrages permettant d'éviter le long étiage estival comme il sert à écrêter les crues.

les villes-ports du Mississippi sans leur(s) réplique(s) des navires à roues permettant de découvrir des paysages, de participer à des repas considérés comme gastronomiques, de participer à des fêtes, etc. Même la petite boucle de la San Antonio River n'échappe pas à la circulation de petites barges découvertes permettant de varier les plaisirs de la flânerie. Et, à Fort Lauderdale, les bateaux de promenade, parcourant la New River jusqu'à l'Intracoastal Waterway, autorisent des vues sur les domaines réservés de quelques riches-simes entrepreneurs, gens du spectacle ou du sport. Se développe surtout une navigation de plaisance, mais inévitablement très inégale selon les lieux, en raison du climat, de la dimension du plan d'eau et des conditions nautiques. Ainsi, les portions de fleuve les plus vastes, où la circulation marchande n'est pas trop dense, peuvent devenir des plans d'eau particulièrement occupés surtout si des rampes d'accès ou des ports de plaisance permettent d'y accéder. Ce qui est parfaitement impossible à San Antonio, très difficile à Minneapolis en raison du vaste périmètre entourant la chute de St Anthony, le devient à Cincinnati, davantage encore à Fort Lauderdale considérée comme la ville des États-Unis présentant la plus grande densité de navires de plaisance<sup>17</sup>.

Bien que le *Clean Water Act* ait été adopté il y a plus de trois décennies, la préoccupation de la qualité de l'eau s'est affirmée avec plus de difficultés. Cependant le rôle des collectivités publiques<sup>18</sup> et d'activistes environ-

17- Le territoire municipal compterait plus de 260 kilomètres de canaux et rivières navigables et plus de 42000 navires de plaisance de toutes tailles (y compris de nombreux « mega-yachts ») seraient annuellement regroupés. Entre les croisières en eau douce, sur les branches de la New River, celles permettant de parcourir l'Intracoastal Waterway ou de s'aventurer sur l'Océan, Fort Lauderdale représente un bon point de départ (Source: Fort Lauderdale Boating). Pour l'amateur, un périple virtuel sur les canaux et la New River est proposé par D. Pascoe « Up a not so lazy river: Fort Lauderdale's fabulous New River » sur le site [docksidereports.com/Not\\_So\\_Lazy\\_River\\_\(1\\_à\\_4\)](http://docksidereports.com/Not_So_Lazy_River_(1_à_4)).

18- Évidemment les municipalités et comtés, surtout métropolitains, ainsi que les États ont relayé les objectifs d'amélioration de la qualité des eaux. A titre d'exemple, la législature de l'État du Massachusetts a adopté en 1996 le *Massachusetts Rivers Protection Act* censé protéger les 14400 kilomètres des couloirs de berges. Par ailleurs, de nombreuses commissions de bassin se sont constituées (par exemple la *Ohio River Valley Sanitation Commission*). Le niveau fédéral cependant, en particulier au travers de l'EPA (*US Environmental Protection Agency*) continue de jouer un rôle important, soit en matière de labellisation, soit en soutenant des initiatives locales/régionales dans le cadre du programme *American Heritage Rivers* initiative lancée en 1997-1998 (pour en savoir plus consulter le site [epa.gov/rivers](http://epa.gov/rivers)).



nementalistes rassemblés dans des organisations locales<sup>19</sup>, régionales ou nationales<sup>20</sup> a incontestablement joué en faveur d'une prise de conscience et surtout d'interventions. Aujourd'hui, peu de programmes de qualification des fronts d'eau urbains échappent à cette préoccupation, ne serait-ce qu'en raison des subventionnements possibles et plus encore de l'attente du public. À quoi bon avoir devant soi un paysage d'eau en circulation si c'est une eau impure, voire biologiquement morte. Minneapolis fut précurseur par les aménagements de parcs riverains du fleuve. Portland (Oregon), à la rencontre entre Willamette et Columbia, développe un programme intergouvernemental appelé City's River Renaissance destiné à améliorer la qualité des eaux dans la partie inférieure de la Willamette et de ses petits tributaires. L'aménagement du front d'eau de Peoria (Illinois), sur la rivière éponyme, s'accompagne du souci d'améliorer la qualité des habitats aquatiques. Il en est de même à Wilmington (Delaware). Et bien d'autres exemples peuvent témoigner. Pour autant, des progrès restent encore à accomplir. Et dans certains cas, la fréquentation des fronts de rivière peut provoquer d'importantes pollutions encore bien difficiles à maîtriser. À cet égard, Fort Lauderdale illustre une situation qui devenait catastrophique pour la New River. Sans l'ensemble des mesures, dispositifs et partenariats mis en place durant la décennie 1990 et fonctionnant toujours<sup>21</sup>, le fleuve serait sans doute dans un état bien plus dégradé qu'il ne l'est.

19- Par exemple : *Friends of the Chicago River* (Chicago, dont l'objectif est de retrouver une qualité d'eau permettant de nager et pêcher d'ici à 2020 et, pourquoi pas, de refaire les *Chicago River Marathons* à la nage qui se déroulent annuellement entre 1908 et 1926 – pour des informations complémentaires voir : [chicagoriver.org](http://chicagoriver.org)), *Friends of the Riverfront* (Pittsburgh, travaillant à favoriser l'accès public aux rivières notamment par la réalisation de parcours naturels sous le nom de *Three Rivers Heritage Trail* - pour des informations complémentaires voir : [greenpittsburgh.net](http://greenpittsburgh.net)).

20- A titre d'exemple, *American Rivers* (accessible à l'adresse suivante : [amrivers.org](http://amrivers.org)) se veut une organisation fédérant tous ceux qui se préoccupent des rivières et fleuves, des plus petits aux plus importants alors que *River Network* (accessible à l'adresse : [rivernetwork.org](http://rivernetwork.org)) rassemble plus de 4000 organisations très diverses.

21- Suite à une étude engagée en 1991, le *Broward County Department of Natural Resource Protection* développe un plan partenarial entre comté, ville de Fort Lauderdale, l'organisation environnementaliste *1000 Friends of Florida* et la *Marine Industries Association of South Florida* afin de contrôler les sources de pollution (notamment celles liées aux navires de plaisance) et de restaurer la qualité des eaux.

## Conclusion

Au-delà de l'inévitable diversité, la question de l'appropriation et l'utilisation des fronts de fleuve peuvent être construites autour de quelques problématiques élémentaires traduites en visions et projets. Les vues rapides proposées ici n'épuisent pas le sujet. Bien des aspects abordés de manière très allusive auraient mérité des approches plus fines, ou géographiquement plus variées. Des exemples choisis, et des « effets miroir » qu'ils permettent, il est possible de dégager quelques idées maîtresses.

Désormais, les fronts de fleuve sont considérés comme des aménités collectives. Ils donnent souvent lieu aux plus vastes espaces publics qui soient créés et à des équipements dont les investisseurs publics et privés espèrent qu'ils soient durablement attractifs. À cet égard, bien des voies, et même certaines audaces, ont et restent explorées. Aussi n'y a-t-il pas que des effets d'imitation, des productions standardisées de lieux. En second, la marchandisation est bien réelle mais inégale, et il est un domaine qui n'échappe pas à celle-ci, le plus souvent : celle de la production immobilière résidentielle. Enfin, depuis une quinzaine d'années maintenant, les préoccupations environnementales occupent une place croissante. Il ne s'agit plus seulement de produire du paysage, de l'attractivité. Aujourd'hui, illustrer une démarche de développement durable dans laquelle la gestion de la ressource eau et de son environnement immédiat devient importante, voire essentielle.

## Références

- Chevalier J., 2003, « La Fiesta de San Antonio (Texas) : inter-férences culturelles, identité locale et régulation » in M. Gravari-Barbas, Ph. Violier (dir.), *Lieux de culture, culture des lieux – Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Rennes, PUR, pp. 81-90.
- Gumprecht B., 1997, « 51 miles of concrete: the exploitation and transformation of the Los Angeles River », *Southern California Quarterly*, 79: 4, pp. 431-486.
- LeRoy G., 1999, « Inland waterfronts as aesthetic enhancements and economic development catalysts », *APA, National Planning Conference Proceedings*, Seattle (disponible sur le site : [asu.edu/caed/proceedings99](http://asu.edu/caed/proceedings99)).
- Rhees S.S., Torstenson A.L., 2001, « The Urban Village code: New Urbanist Zoning in Saint Paul », Minnesota, *APA, National Planning Conference Proceedings*, New Orleans (disponible sur le site : [asu.edu/caed/proceedings01](http://asu.edu/caed/proceedings01)).