Des friches portuaires aux espaces d'activités : le cas de la requalification des hangars de bordeaux

Élizabeth Gardère

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/communicationorganisation/2664>

DOI : 10.4000/communicationorganisation.2664

ISSN : 1775-3546

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 mai 2002

ISSN : 1168-5549

Référence électronique

Élizabeth Gardère, « Des friches portuaires aux espaces d'activités : le cas de la requalification des hangars de bordeaux », *Communication et organisation* [En ligne], 21 | 2002, mis en ligne le 27 mars 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/communicationorganisation/2664> ; DOI : 10.4000/communicationorganisation.2664

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Presses universitaires de Bordeaux

Des friches portuaires aux espaces d'activités : le cas de la requalification des hangars de bordeaux

Élizabeth Gardère

- 1 Pour comprendre le principe de mutation des hangars des quais de Bordeaux, un détour par l'histoire du Port de Bordeaux dit « Port de la Lune » pour sa forme arrondie en croissant de lune s'impose. La transformation des quais métamorphose la rive gauche de Bordeaux entre le cours du Médoc et les bassins à flots. Ces quais laissés en friche depuis 1986 (année de fermeture du port autonome) sont parsemés des hangars abandonnés qui datent de l'époque de l'activité maritime à Bordeaux. La volonté de repenser cet espace témoigne d'une volonté culturelle de renouer avec le patrimoine architectural issu de la tradition fluviale et portuaire de la ville. Avec la requalification, réhabilitation ou suppression de certains hangars, la transformation d'une friche portuaire en espaces d'activités signe la réconciliation des Bordelais avec l'héritage du fleuve : la Garonne. Dans l'aménagement de l'espace architectural n'y a-t-il pas un « art d'aménager le vide » comme l'envisage Bofill¹ où se mêlent la construction, l'appropriation et l'histoire du lieu qui donne sens à l'objet architectural.

Quai de Bordeaux avant requalification : à droite la Garonne, au milieu les hangars, à gauche le centre ville

Identité et appartenance du Port de la Lune

- 2 Il s'agit de resituer les hangars dans leur contexte et fonctions d'origine : à savoir une zone d'activités portuaires en bordure de Garonne où s'exerçaient les métiers de la Marine et plus particulièrement le commerce du bois et des épices. Nous traiterons ici de l'agencement intérieur des hangars pris par l'activité maritime qui s'étendait à l'ensemble des quais et ferons apparaître les contraintes de cet espace de travail où se croisaient marchandises, engins et dockers. Cette introduction vaudra comme carte d'identité de l'activité maritime des hangars qui marquent encore l'architecture de la ville. Comment l'économie bordelaise du XXI^e siècle se réapproprie-t-elle cet espace ? Les questions d'identité et d'appartenance témoignent de la prise en compte de l'espace et du temps comme enjeu organisationnel et humain dans un contexte où la ville et l'architecture sont des récits qui se conjuguent au passé, présent et futur.
- 3 Le chapelet de hangars des quais est composé de bâtiments rectangles construits en béton dans les années 1920-1930. Il est constitué de deux ensembles : d'une part, le hangar proprement dit, qui était l'ancienne gare maritime et capitainerie du Port de Bordeaux et d'autre part, les bâtiments pour services publics faisant partie de la même enveloppe de bâtis. Éléments de la symbolique urbaine et du patrimoine architectural de la ville, les hangars sont garants de l'identité physique de la ville de Bordeaux et doivent permettre de conserver le lien étroit avec l'histoire du port où circulaient et travaillaient sur un espace distendu les hommes.
- 4 En partant de travaux existants sur la mémoire, nous proposons une analyse communicationnelle de l'appropriation architecturale des quais et du sens donné au projet. On doit à Pierre Nora l'expression *lieu de mémoire*.
- 5 Pour l'auteur, « la mémoire est la vie, toujours portée par les grands vivants, et à ce titre, elle est en évolution permanente, ouverte à la dialectique du souvenir et de l'amnésie, inconsciente de ses déformations successives, vulnérable à toutes les utilisations et manipulations, susceptible de longues latences et de soudaine revitalisation. L'homme est la reconstruction toujours problématique et incomplète de ce qui n'est plus. La mémoire est un phénomène toujours actuel, un lieu vécu au présent éternel ; l'histoire une représentation du passé »².
- 6 *Mémoriser, c'est se souvenir*, ce qui en ancien français se disait *secourir*. Conformément à l'étymologie du latin classique, *subvenir* signifie *venir en aide*. La mémoire est par conséquent un fleuve sur lequel voguent les souvenirs en évitant de s'embarquer sur Léthé, fleuve de la mythologie grecque qui se nomme aussi oubli et qui s'en va irriguer les plaines infertiles de l'Enfer³. Selon Dominique Gauthey, auteur d'une étude sur les archives photographiques du Ministère de l'Équipement et membre de la mission photographique de la DIREN, « la ville est un catalyseur des relations entre mémoire, identité et territoire ». Pour Jean-Pierre Boutinet⁴ toute architecture qui prétend se soustraire à l'éphémère est fondée sur la *mimesis*, c'est-à-dire selon l'auteur « dans un double mouvement qui nous ramène vers nos origines et nous entraîne vers de nouveaux horizons jamais totalement inconnus »⁵. Si l'intention d'appropriation de l'espace doit

prendre en compte des dimensions architecturales lui préexistant, alors l'architecture « est tout à la fois commencement de l'art et son prototype » (H.G. Gadamer 1960).

- 7 La mémoire des pierres parle-t-elle aussi bien que la mémoire des textes ? Si la ville et l'architecture sont des récits, cela sous-entend qu'il y a narration qui elle-même appelle à l'interprétation. Si la mémoire joue de la présence et de l'oubli, alors il y a dans le béton des hangars, dans le verre des fenêtres et dans l'acier des super-structures une présence du passé qui fait corps avec le présent et a un effet d'annonce du futur. Le projet architectural se présente alors comme dans le cadre d'une future mémoire, venant du verbe projeter qui signifie *dresser un premier état puis concevoir*. C'est en ce sens que l'architecte parle de *projection* sur le plan d'une figure à construire. Selon Paul Ricœur, philosophe attentif au travail de la mémoire, « c'est la gloire de l'architecte de rendre présent non pas ce qui n'est plus, mais ce qui a été à travers ce qui n'est plus »⁶ La mémoire est portée par le récit, ce qui présuppose deux choses. D'une part, le besoin de rendre présent de l'antériorité qui a été et d'autre part, de mettre en œuvre cette antériorité par le discours. C'est en ceci que l'architecture serait à l'espace ce que le récit est au temps, à savoir une opération configurante, un parallélisme entre construire, édifier des espaces et raconter, mettre en intrigue dans le temps. C'est l'enchevêtrement de la spatialité du récit et de la temporalité de l'acte architectural.
- 8 Dans *La condition de l'homme moderne* (Arendt, 1980), le récit a pour fonction de dire *le sui de l'action*, c'est une manière de s'identifier, de faire connaître. La prise de contact du *vivre-ensemble* commence par les récits de vie échangés qui ne prennent sens que dans l'échange des mémoires, des vécus et des projets. Toute histoire de vie se déroule dans un espace de vie. L'inscription de l'action dans le cours des choses consiste à marquer l'espace d'événements qui affectent la disposition spatiale des choses. C'est ce que Hannah Arendt en parlant du monument de mémoire, un *espace public d'apparition*⁷.
- 9 Les étapes de la création d'appartenance par la construction peuvent se décomposer comme suit : 1- l'acte de demeurer, de s'arrêter de se fixer. 2- l'option de circulation qui implique la réalisation d'infrastructures périphériques et complémentaires visant à fixer l'abri (route, chemin, place, qui guident l'acte d'habiter). 3- le rythme : mélange de temps d'arrêts et de mouvements avec l'agencement intérieur qui matérialise les zones d'activités et leur donne un sens (cloison, espace de travail ouvert ou fermé, fenêtres, éclairage direct ou indirect, puit de lumière, escalier, choix des matériaux). Le lieu n'est pas seulement le creux où se fixer, c'est aussi l'intervalle à parcourir. Le hangar est en rupture avec la tendance qui spécialise l'espace extérieur en fonction des activités sociales différenciées par une esthétique uniformisée.
- 10 Etant constamment dans une rétrospective de l'objet architectural perdu, que ce soit au niveau esthétique, du langage, du travail d'histoire et de mémoire ou de la valeur symbolique du lieu, la requalification des hangars nécessite la prise en compte de « l'idée de modernité qui est quand même celle d'une dimension continue où il est clair que le passé et l'avenir coexistent »⁸.

Projet des quais, projet d'une ville : enjeux communicationnels

- 11 On doit à J.-P. Lacaze l'expression *d'urbanisme de communication*⁹. Selon l'auteur il s'agit d'une modalité d'intervention des méthodes de l'urbanisme de communication sur la

ville. Il s'agit d'intervenir dans le domaine des images et des dynamiques commerciales pour créer des synergies. La définition qu'il donne de cet *urbanisme de communication* vise à attirer les entreprises dans la construction de la ville. Les notions d'image et de notoriété, centrales dans l'approche de Lacaze (Lacaze, 1990), sont au cœur d'un dispositif d'urbanisme qui produit de la valeur symbolique en mettant en avant les professionnels de la communication, de la publicité et de l'architecture. L'analyse faite par Véronique Biau de cet *urbanisme de communication* se traduit en termes de représentation de la ville où la pensée urbaine est étroitement liée au contexte politique, social et économique. L'enjeu communicationnel d'un tel dispositif dépend de deux éléments qui interagissent malgré des contradictions et oppositions qui semblent faire jour. Il s'agit d'une relation duelle où d'une part l'auteur fait état de la décentralisation administrative qui permet l'affirmation d'une identité sociale et un pouvoir économique et politique dès lors qu'une collectivité locale est reconnue dans son autonomie. D'autre part, l'auteur mentionne la constitution du marché européen qui bouleverse les échelles spatiales traditionnelles. La problématique de l'urbanisme de communication s'envisage dès lors que la ville tend à promouvoir des opérations d'architecture de prestige tout en poursuivant un urbanisme d'intervention complémentaire qualifié par Véronique Biau de *réparateur* ou d'*intégrateur*. L'*urbanisme de communication* s'entoure de la production d'un discours sur la ville et sur l'action des dirigeants, discours non plus centré sur l'action ni sur le réel, mais davantage sur la production d'une image légitime de l'action.

- 12 On observe ainsi qu'à l'occasion de la réhabilitation des hangars des quais, la communication externe de la ville de Bordeaux intitulée *Bordeaux construit la ville de demain* se rapproche des modèles fournis par les messages publicitaires commerciaux propres au marketing et leur empruntent leurs moyens de diffusion en adaptant le contenu (presse, affiches, panneau, logo, dépliants, vidéo, exposition...). Communiquant sur le modèle des entreprises depuis l'obtention récente de pouvoirs nouveaux en matière d'urbanisme et de développement économique, les enjeux de la ville sont ici d'obtenir l'implantation d'entreprises et de créer des emplois. Ceci pour répondre à des questions d'ordre symbolique d'image, de notoriété, de développement économique avec la taxe professionnelle mais aussi à des questions de gestion urbaine et sociale. Cette tendance dispose de moyens pour être mise en œuvre tels que la production de technopoles, de parcs d'activités et dans le cas des quais, celle d'une zone commerciale abritant notamment une jardinerie, un magasin de bricolage, un centre culturel et deux parkings. L'image de marque de la ville s'applique alors en termes de communication urbaine à ce que Gaudin appelle « une gestion raisonnée de la séduction envers l'économie monde » (Gaudin, 1989). Les messages destinés aux décideurs économiques fonctionnent sur le mode de la persuasion et ont un rapport fonctionnel et symbolique à la ville comme lieu d'implantation pour faire adhérer aux conditions de la communication et au thème qu'elle développe et valorise. Le fonctionnement triangulaire du schéma de communication des discours d'identité locale repose alors sur un triptyque qui allie pôle économique (implantation d'entreprises), pôle social (citoyens en tant qu'électeurs), pôle politique (élus et symbolique urbaine). Les valeurs en vigueur dans cette relation ternaire tendent par des moyens de communication urbaine – qui s'apparentent au marketing urbain, voire parfois aux campagnes publicitaires commerciales – à tenir une place prédominante dans l'idéologie du changement en cours par le seul processus social de production de croyances (Bourdieu, 1977).

- 13 La portée médiatique d'opérations architecturales des politiques urbaines est orchestrée par des campagnes d'image qui accompagnent les grands projets urbains. La politique de communication urbaine place la ville dans une configuration dynamique en diffusant tout à la fois des messages sur les étapes et nuisances des travaux et d'autres sur le projet finalisé. Ceci permet de repenser le rapport espace/temps entre le début des travaux et le résultat attendu projetant en toute transparence le citoyen dans un avenir rationalisé, prévu et certain : « ainsi, la politique urbaine communique en disant ce qu'elle fait et en faisant simultanément ce qu'elle dit ». Entre les deux, l'histoire du port et la mémoire des docks ravivent le lien social dans un rapport de proximité avec les Bordelais au travers d'un projet respectueux des habitants, de l'héritage architectural et des espaces publics comme le mentionnent les plaquettes de la mairie de Bordeaux : « une ville recomposée, où dans moins de six ans, le cœur de Bordeaux sera totalement métamorphosé comme jamais au siècle précédent. [...] Un Bordeaux en mouvement. Ensemble, relevons un défi majeur ». Dans le cas de la réhabilitation des hangars des quais, le souci de qualité du programme et les choix esthétiques liés au projet comportent une part de spectaculaire acceptée et mesurée par les décideurs pour en faciliter la médiatisation. Cette théâtralisation des travaux conduit à la phase finale du processus qui préexiste dans l'urbanisme de communication. Selon Genestier il s'agit de projets qui sont de l'ordre de la commande de monumentale, forme d'instrumentalisation de l'architecture aux fins de légitimation d'un pouvoir politique nouvellement instauré (Genestier, 1990). Dans ce type d'opération, le discours n'est pas du type d'un marketing urbain qui tend à vendre l'image de la ville, mais une communication urbaine qui affirme l'engagement esthétique, politique et social de la ville et des compétences en cause dans la conception ou transformation de produits urbains. Avec cet urbanisme de communication, un autre paramètre s'ajoute au projet qui fait renaître des siècles d'histoire. Au-delà du travail de mémoire et de prospective, il s'agit d'opérations urbanistiques et architecturales emblématiques où le « dire » et le « faire » sont liés (Biau, 1992). Selon l'auteur « leurs contenus signifiants doivent autant que possible se superposer et faire appel à des images et valeurs simples, éventuellement même simplistes pour n'en être que plus consensuelles ».
- 14 L'un des enjeux communicationnels de l'architecture est que l'objet architectural ne soit pas uniquement la traduction d'une fonctionnalité, en l'occurrence commerciale, car en tant que simple résultat d'une situation économique il ne peut être porteur de sens. Or, l'une des caractéristiques de l'architecture commerciale est de faire des constructions sans réelle volonté esthétique. Ceci constitue en effet l'un des traits dominants des zones industrielles de la fin du xx^e siècle « qui sont effectivement des architectures radicales, sans concessions, abruptes, à quoi on peut trouver un charme tout à fait certain »¹⁰.

Pour une requalification des espaces publics : le cas des hangars

- 15 Si comme le propose Jean Nouvel « l'architecture consiste sans doute à travailler sur un fond de déconstruction de l'espace »¹¹, c'est probablement parce que l'espace urbain est en constante modification. La ville change avec ce qui est bâti, démoli, abandonné, reconstruit, rénové. Elle mute avec le temps dans un espace mobile constamment travaillé par la pensée architecturale et l'*urbanisme de communication*. Pour Jean Nouvel « il ne s'agit pas de la volonté préalable de conserver un certain nombre de signes du passé,

ni de les réhabiliter au sens classique du terme [...] il s'agit de créer de l'architecture, du sens et de l'essence, à partir d'une matière qui est brute »¹². C'est le cas des hangars de Bordeaux où des bâtiments de commerce maritime laissés en friche après avoir longtemps servi d'entrepôts de marchandises, sont reconsidérés comme équipements culturels (H 14) ou commerciaux : « Le simple fait d'en changer tous les usages et de remettre à l'intérieur un certain nombres d'objets, de finitions, de signes architecturaux différents, et le lieu change complètement de sens »¹³. Autrefois, les grandes salles des hangars qui servaient d'entrepôts étaient saturées de marchandises, de machines-outils et d'engins de manutentions. Quelques rares fenêtres en hauteur, à l'opposé des théories hygiénistes de la modernité, mais permettant un stockage sûr, un éclairage au néon et de grandes portes coulissantes donnant accès aux quais d'embarquement agençaient simplement, mais fonctionnellement ces hangars aux silhouettes sombres, uniformes et austères qui bordaient tel un ruban de béton gris les bords de la Garonne. Aujourd'hui clairsemée, cette enfilade de ruines fait peau neuve. Parfois démolis, parfois réhabilités (H 14 devenu un lieu d'accueil pour les salons et manifestations), et même construits à neuf (H20) la guirlande de hangars laisse place à de vastes espaces verts et ludiques ponctués de zones commerciales abritées par les hangars.

- 16 L'activité moribonde des dockers a laissé comme héritage de gigantesques espaces vides sans cloisons. Espaces qui semblent difficilement concevables à la construction aujourd'hui pour des raisons de coût, de rentabilité et de gestion de l'espace. Cette requalification marque une volonté d'implantation de commerces dans un espace industriel situé en centre ville. Cet ensemble urbain, vécu comme un véritable acte architectural d'une époque glorieuse mais révolue est à considérer dorénavant comme un morceau de la ville. On viendra dans les commerces installés dans cette architecture détournée comme dans un quartier marchand de la ville. Élément nouveau, car jusqu'alors, l'implantation des hangars témoignait d'une certaine marginalité urbaine tant esthétique que fonctionnelle. Cela montre que « ce processus de sédimentation est une création et une qualification complète de l'espace. Ce n'est pas seulement une modification, c'est une mutation »¹⁴. Au sens de Jean Nouvel, le lieu n'est plus vécu de la même façon, les hangars ne sont plus habités par les mêmes marchandises qu'auparavant, ils abritent désormais des biens et services de consommation. A partir de ce qui était un vaste ensemble purement fonctionnel où les conditions de travail étaient difficiles, on arrive par dérivation à recréer un espace d'activités convivial, aménagé et esthétique. Cette démarche permet de sortir des normes dimensionnelles (Jean Nouvel, 2000) pour qu'une mutation culturelle du lieu soit possible. Toutefois, selon l'auteur, on ne peut pas pour autant parler de réhabilitation, ce qui au sens juridique signifie rendre des qualités jusqu'alors déniées. Ce qui en d'autres termes revient à s'occuper tardivement de l'entretien d'espaces urbains longtemps négligés et de fait dégradés. Dans le cas des hangars, il s'agit d'une mutation et non d'une réhabilitation car il y a un réel projet architectural, culturel, social dans la politique urbaine. Il ne s'agit pas de modifier l'aspect ponctuellement, mais d'ouvrir un espace d'activités à la ville comme au fleuve, ce qui en change l'usage et assure un réel décalage dans la lecture du lieu. Les quais jardines mettent en valeur les hangars requalifiés répartis en îlots et offrent un regard plus poétique au lieu. Les végétaux et les jeux de transparence des matériaux utilisés soustraient le passant au souvenir des nuisances des machines, cargaisons et marchandises qui font le quotidien d'un port, au profit d'une vie au fil de l'eau de la Garonne.

- 17 Les jardins des quais annoncent la métamorphose de cinq hangars (Hangar 15 à Hangar 19 appartenant au Port autonome) dans le prolongement de la transformation du Hangar 14 devenue une véritable vitrine de la zone d'activités. Le projet de rendre ces hangars témoins de l'activité portuaire de Bordeaux redonne vie et sens aux anciens bâtiments des compagnies maritimes en leur conférant dans un nouvel espace urbain un aménagement à vocation à la fois ludique, culturelle et marchande. Chaque hangar réunit ainsi commerces, animations, découvertes autour d'une thématique liée à la nature et au mode de vie actuel. Des univers tels que ceux du vin, cher à Bordeaux, des saveurs faisant penser aux denrées coloniales, des plantes, du loisir, du bricolage et de la décoration de la maison constituent l'aboutissement du projet. Sans artifice architectural, les hangars souligneront l'identité portuaire en retrouvant la simplicité de leur matériau d'origine agrémenté de bois, auvents et verrières. A l'image des Entrepôts Laine dont l'austérité de la façade ne laisse rien présumer de l'architecture intérieure, les hangars du port une fois recarénés reprennent le flambeau emblématique de l'histoire des bassins à flots. Dans le prolongement de la tradition fluviale des jeux d'eaux, d'ombres et de lumières ouvrent de nouvelles perspectives sur les rives du fleuve.
- 18 Dans cette perspective l'espace n'est pas uniquement approprié, mais pratiqué et régulé par de nouveaux usages et fonctions. La logique du programme architectural est alors de faciliter différents types d'utilisations de l'espace et favoriser l'altérité pour générer du lien social par l'aménagement spatial tout en disposant d'une structure adaptable dans le temps pour pouvoir si nécessaire requalifier les lieux dans le temps. L'objectif est la conception d'un ensemble le moins sophistiqué possible, comportant un minimum d'aménagements fixes avec une grande souplesse fonctionnelle. Le principe d'organisation doit en ce sens tenir compte de trois objectifs qui sont l'autonomie d'exploitation et de fonctionnement, l'accès au public et la circulation du public dans le hangar. C'est pourquoi, le mode de distribution des espaces est conçu pour autoriser l'accessibilité du public en plusieurs entités fonctionnelles autonomes avec la création de hall de distribution hiérarchisant la circulation interne dans les salles et étages du bâtiment et externe vers la ville ou vers le fleuve. Le fonctionnement du hangar est ici transversal avec une logique d'implantation longitudinale du projet qui permet un fonctionnement maximisé, délocalisant les locaux de service dans des volumes autonomes dits « containers » glissés aux extrémités internes du hangar selon un plan symétrique au volume vitré.

Emergence et continuité des conditions de travail dans les hangars : Organiser l'activité dans un espace libéré

- 19 Espaces publics, zones marchandes et lieu de travail : qu'en est-il de la lisibilité des échanges de travail dans cette nouvelle configuration ? Vers quel type de communication ? Baudrillard pose la question dans *Les objets singuliers. Architecture et philosophie*, de la manière dont « on peut remplir un espace, comment on peut l'organiser en ayant autre chose en vue que son extension radicale, c'est-à-dire verticalement ou horizontalement » ? Le travail de l'architecte consiste à pouvoir articuler chaque projet à un concept particulier, à ce que Deleuze appelle le « percept » ou l'« affect ». La création du lieu devra alors, en fonction de stratégies spécifiques et parfois de détournements,

véhiculer des choses, des notions, des réalités quotidiennes et des illusions. La création de tels espaces renommés par Jean Nouvel d'espace de séduction est la création « d'un espace qui n'est pas lisible, un espace qui serait le prolongement mental de ce que l'on voit »¹⁵ Malgré une lecture historique des lieux, la mission de l'architecte est de redonner un second souffle à l'espace en créant des lignes de fuite où s'évade le rythme de progression du regard. La ligne des quais n'apparaît plus comme une succession de hangars, témoins de l'histoire fluviale de Bordeaux, mais l'observateur les inscrit dans une perception du sensible, une dématérialisation de leur fonction originelle vers un espace où « des notions telles que le déplacement, la vitesse, la mémoire par rapport à un parcours qui est imposé ou par rapport à des parcours connus, nous permettent de composer un espace architectural, non seulement à partir de ce que l'on voit, mais à partir de ce que l'on mémorise dans une succession de séquences qui sensiblement s'enchaînent »¹⁶. Le projet combine tout à la fois ce qui est immédiatement visible et immédiatement déchiffrable, à savoir l'ordre réel et visible et la part d'imaginaire qui crée une illusion du lieu. C'est en cela que les hangars, repensés en zones d'activités fleurissent au milieu de quais jardines en dématérialisant le rapport à leur histoire réelle au profit d'une *sur-signification* selon l'expression de Baudrillard.

- 20 Comment de nouveaux espaces de travail peuvent-ils se créer malgré le passif d'un site portuaire en friche ? Le réaménagement étant porteur d'innovations, nous comparons les conditions de travail dans les hangars du temps de l'activité maritime aux conditions actuelles. Le passage d'un espace confiné dans les limites réductrices du fonctionnalisme à un espace libéré semble être une tendance en accord avec la nouvelle économie et l'approche du post-modernisme en architecture. Aussi comment combiner la permanence d'une architecture et les changements organisationnels dans le cas des hangars ? 11 s'agit d'un paramètre nouveau, car jusqu'alors, l'implantation des hangars témoignait d'une certaine marginalité urbaine. A la différence de ce qui existait au début de l'ère industrielle où ni l'air ni la lumière ne pénétraient dans l'environnement de travail, la requalification des hangars témoigne d'une volonté architecturale d'ouverture. Ouverture qui traduit une adaptation du cadre de travail aux contraintes d'échange, de communication et d'interactions avec l'environnement. Si les dockers travaillaient dans des conditions d'hygiène et d'éclairage médiocres et remises en cause par les réformes victoriennes, l'aménagement actuel offre des conditions physiologiques normées qui contribuent à de meilleures conditions psychologiques du travail. La requalification des hangars en espaces commerciaux échappe aux formes architecturales de l'imaginaire moderniste de Le Corbusier et tente d'adapter l'architecture aux besoins. En effet, l'imitation des usines caractéristique de ses constructions s'inscrivait dans le prolongement des innovations structurelles ou organisationnelles réalisées lors de la génération d'usine de 1900¹⁷. Les hangars parallélépipédiques qui jalonnent le bord de Garonne sont des espaces de travail de plain-pied dont le plan géométrique et simple permet d'abriter toute sorte d'activité grâce à une souplesse spatiale. Leur requalification comprend souvent une mise en étage qui augmente la surface commerciale, facilite le chauffage, la ventilation et l'éclairage. Les choix morphologiques fondamentaux de la requalification des hangars assurent des conditions acoustiques optimales alliant l'approche architecturale à la volumétrie acoustique évitant ainsi la superposition de techniques à une enveloppe bâtie. Par ailleurs, cela crée une circulation des individus aux travers de zones dédiées à des activités et produits spécifiques. Les individus se retrouvent dans des espaces de travail simples mais non simplistes. En effet, il y a

création d'une forme de valeur ajoutée qui s'exprime dans un rapport au symbolique, au formalisme et à la colorimétrie. C'est ainsi que la prise en compte des contraintes de travail dans la réalisation de divers zones permet de multiplier les regards et de créer un espace de scénographie au travail (jeu de lumière, patios, murs à mi hauteur,...).

- 21 L'espace de travail est neutre dans le choix des tonalités pour faire face à la multiplication des informations et des échanges qui le rempliront en situation professionnelle et laisser une zone de confort visuel aux salariés. Cette domestication du lieu de travail fait référence à l'esthétique transparente et verdoyante d'une société consumériste perpétuée dans le post-modernisme de la troisième révolution industrielle. Implanter des entreprises dans ses hangars revient à conférer à ces espaces une fonction sociale. En effet, les espaces commerciaux, en tant qu'entreprises instaurent un nouveau type de relations dans le corps social de la ville en termes de communication. L'image de l'entreprise passe non seulement par les produits commercialisés, mais également par ses locaux. La qualité architecturale des espaces de travail et d'accueil constitue un média de communication globale pour leur image. L'espace de l'entreprise occupe une fonction médiatique et s'affirme comme une forme de leur discours institutionnel : « la manière dont une entreprise conçoit, construit et aménage l'espace dont elle dispose doit être aussi parlante qu'un logo, qu'un slogan publicitaire. L'espace n'est jamais neutre, il résume d'une façon péremptoire et rémanente un message qui est tout à la fois d'ordre quantitatif et qualitatif ; et ce message est aussi bien reçu par l'utilisateur que par la clientèle »¹⁸. Le choix d'un bâti correspond à une stratégie d'image, de positionnement et de valorisation tant à l'interne qu'à l'externe. D'un point de vue méthodologique, il traduit le message général de l'entreprise par une communication visuelle, en l'occurrence architecturale.

Conclusion

- 22 Les adeptes des monuments post-industriels verront dans les hangars abandonnés les vestiges d'une époque révolue. Dans un contexte post-moderniste de réévaluation de l'architecture ancienne qui se manifeste par la requalification des hangars des quais de Bordeaux présente l'intérêt d'une ponctuation de bâtis en site urbain. Cette réflexion architecturale prend désormais tout son sens dans un projet d'aménagement spatial et met en cohérence l'emprise du fleuve sur la ville et la nécessité de création de lien social dans des espaces non plus uniquement réappropriés, mais également pratiqués (commercialement et culturellement). Elle présente la spécificité d'une même base programmatique et géométrique qui donne sa cohérence au projet architectural en prenant tout à la fois leurs fonctions et leur histoire. Cette analyse du sens architectural est l'une des conditions de la pertinence des dispositifs de médiation urbaine et s'énonce au travers de projets d'aménagement et de valorisation de l'espace de la ville.
- 23 Le projet du point de vue communicationnel s'attache à affirmer et à tisser des liens entre les quais et leur quartier par l'implantation d'équipements et d'activités, comme par des réponses signalétiques aux usagers. Georges Perec voulait que « des lieux stables, immobiles, intangibles et intouchés existent, des lieux qui soient des références, des points de départ, des sources ». Mais selon l'auteur de tels lieux n'existent pas, et c'est pour cela que « l'espace devient question, qu'il cesse d'être évidence, cesse d'être incorporé, cesse d'être approprié ». Pour Perec, « l'espace est un doute », et c'est en cela qu'il est, selon nous, objet architectural communicant.

24 **Revue et documents**

- 25 *Architecture et images d'entreprises : nouvelles identités*. Paris : Institut français d'architecture, Margada éditeur, sept 1990.
- 26 *Bordeaux les 2 rives, journal du Projet Pilote Urbain*. Bordeaux : 2001.
- 27 *Conception des lieux de travail*. Paris : Ed. Centre Georges Pompidou, col.
- 28 *Culture au quotidien, centre création industrielle*, juillet 1984.
- 29 *Espace industriel, espace social. L'aménagement des zones d'activités*.
- 30 Paris : Ed. Centre Georges Pompidou, CCI, 1982.
- 31 *Lieux ? de travail*. Paris : Ed. Centre Georges Pompidou, CCI, 1986.
- 32 *L'idée de la ville*. Actes du colloque international de Lyon, sous la direction de François Guéry, col. Milieux, Champ Vallon, déc. 1984.
- 33 *Métropoles portuaires*. Paris : Les cahiers de la recherche architecturale
- 34 30/31. Ed Parenthèses, 1992.
- 35 *Mutations*. Bordeaux, Barcelone, ACTAR arc en rêve, 2000.
- 36 **16.** op. cit. Paul Virilio, Jean Nouvel, p. 19

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et articles

- ANDRIEUX, J.-Y., *Le patrimoine industriel*. Paris : PUF, Que sais-je ? 1992. ARENDT, H., *La condition de l'homme moderne*. Paris : Calmann-Levy, 1980.
- AUGUSTIN, J.-P. & LATOUCHE D., *Lieux culturels et contextes des villes*. Bordeaux : MSH d'Aquitaine, 1988.
- BAUDRILLARD, J. & NOUVEL, J., *Les objets singuliers. Architecture et philosophie*. Paris : Calmann-Levy, avril 2000.
- BIAU, V., *L'architecture comme emblème municipal : les grands projets de maires*. Paris : Plan Construction et architecture, 1992.
- BOURDIEU, P., La production de la croyance, in *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n° 13, 1977.
- BOUTINET, J.-P., *Anthropologie du projet*. Paris : PUF, col. Psychologie d'aujourd'hui, nov. 1996.
- CHALINE, C, *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris : col. Maritimes, L'Harmattan, oct. 1994.
- COHEN, J.-L., *Scènes de la vie future*. Flammarion, Centre canadien d'architecture, sept 1995. pp. 63-79.
- FISCHER, G.N., *Le travail et son espace : de l'appropriation à l'aménagement*. Paris : Dunod, 1983.
- FREMONT, A., *La mémoire d'un port : Le Havre*. Paris : ARLEA, Seuil, 1997.
- GAUDIN, J.-P., *Technopolis ; crises urbaines et innovations municipales*. Paris : PUF, 1989, p. 52.

GESNESTIER, P., *La monumentarité : sens et non-sens d'un concept. Architecture, symbolisme et pouvoir*. Paris : LATMU, MELTM-BRA, 1990.

HALL, E.T., *La dimension cachée*. Paris : Point Seuil, essais, 1978.

HULBERT, F. & STRYKMAN, P., *Communication et Organisation*, n° 1. GREC/O, Université Bordeaux 3, mai 1992.

LACAZE, J.-P., *Les méthodes de l'urbanisme*. Paris : PUF, Que sais-je ?, 1990, p. 16.

LOISEAU, J.-M., TERRASSON, F., TROCHEL, Y., *Le paysage urbain*. Paris : Sang de la Terre, 1^{er} trim. 1993.

MATTERN, E., *Vers le bien-être et la paix sociale*. Paris : Dunod, 1946. NORA, P., *Les lieux de mémoire*. Paris : Gallimard, citation tome I, p XIX, réédition col. Quarto, 1984-1993.

PORTE, D., *La communication des villes, des maires et des images*. Paris : Economica, 1988.

RASSE, P., *MEI* n° 10. Paris : L'Harmattan, sept 1999.

ROBERT, Ph., *Reconversions*. Tours : Architecture thématique. Ed. du moniteur, avril 1989.

SANSOT, P., *Du bon usage de la lenteur*. Paris : Manuels Payot, août 1998, p. 157 sur « l'urbanisme à retardement ».

VIRILIO, P. & PARENT, P., *Architecture principe : 1966 et 1996*. Paris : Ed. de l'imprimeur, sept 1996.

WEBER, M., *La ville*. Paris : Aubier RES, Champ Urbain, mars 1982.

NOTES

1. Bofill, R., *Espace d'une vie*. Paris : éditions O. Jacob, 1989. Cité in Boutinet, J.P., *Anthropologie du projet*. Paris : PUF, col. Psychologie d'aujourd'hui, nov. 1996. p. 165.
2. Nora, P., *Les lieux de mémoire* Paris : Gallimard, citation tome1, p xix, réédition col. Quatro , 1994-1993
3. Barré, F., Directeur de l'Architecture et du Patrimoine, in *Urba* 303, « Mémoire et projet », nov.déc. 1998. p.43.
4. Boutinet, J.P., *Anthropologie du projet*. Paris : PUF, col. Psychologie d'aujourd'hui, nov. 1996. p. 165. Voir chapitre V « Naissance et destin de l'espace architectural; du projet à l'objet transitoire ». pp. 165-192.
5. Boutinet, J.P., *Anthropologie du projet*. Paris : PUF, col. Psychologie d'aujourd'hui, nov. 1996. p. 169.
6. Ricœur, P., *Temps et Récits*. Paris : Ed. du Seuil, col. L'ordre philosophique. 3 tomes publiés en 1983-1984-1985. p.44.
7. Arendt, H., *La condition de l'homme moderne*. Paris : Calmann-Levy, 1980.
8. Baudrillard, J. & Nouvel, J., *Les objets singuliers. Architecture et philosophie*. Paris : Calmann-Levy. avril 2000, p. 30.
9. Lacaze, J.P., *Les méthodes de l'urbanisme*. Paris : PUF, Que sais-je ? 1990, p. 16.
10. op. cit. Baudrillard, p.28.
11. op. cit. Jean Nouvel, p. 31.
12. op.cit. Jean Nouvel, p.68.
13. op. cit. Jean Nouvel, p.68.
14. op. cit. Jean Nouvel p.69.
15. op.cit. Jean Nouvel p. 18

17. Lieux ? de travail. Axonométrie de l'exposition. Paris : Ed. Centre Georges Pompidou, CCI, 1986. p. 163.
18. Lieux ? de travail. Axonométrie de l'exposition. Paris : Ed. Centre Georges Pompidou, CCI, 1986. p. 173.
-

RÉSUMÉS

A partir de l'exemple d'une friche industrielle et portuaire l'article propose d'articuler une approche de la communication des organisations avec une approche architecturale, et ce à l'occasion de la requalification d'espaces de travail. Après avoir replacé les hangars dans leur contexte urbain et historique, une analyse des enjeux organisationnels en termes d'aménagement de l'espace sera destinée à mettre en évidence la construction et communication d'une mémoire collective et son rapport à l'architecture.

From the example of the industrial fallow of the maritime hangars of Bordeaux, this article points out how the rehabilitation of working areas is a communication matter. After having replaced hangars in their urban context and history, an analysis of the organizational stakes in terms of amenities intended to put in evidence the construction of a collective memory by means of architecture.

INDEX

Mots-clés : friches portuaires, histoire et mémoire organisationnelle, aménagement urbain, requalification des espaces de travail

AUTEUR

ÉLIZABETH GARDÈRE

Élizabeth Gardère est doctorante en Sciences de l'Information et de la Communication à l'Université Rennes 2, et Attachée Temporaire d'Enseignement et de Recherche à l'Université Bordeaux 1.