

Introduction

La relation entre les villes et leurs ports accompagne mon itinéraire personnel et professionnel depuis de nombreuses années. Je m'en suis approché tout d'abord à travers mon expérience de journaliste, à la fin des années 1980, comme directeur et rédacteur en chef d'une agence de presse spécialisée dans l'information urbaine¹. Un séjour d'étude à l'occasion d'une rencontre organisée à Barcelone par l'Association internationale villes & ports en décembre 1989, m'a ainsi conduit à rédiger ce qui fut mon premier article consacré à la question de l'urbanité portuaire. Il était intitulé : « La mer est entrée dans la ville² ». Cette première approche du sujet s'est traduite par près de trente années d'investigations et de recherche, élargissant la question de l'espace maritime pour l'étendre à l'urbanisme, à l'architecture et au patrimoine portuaires. Depuis cette époque, mes voyages m'ont permis de m'inspirer de la diversité des expériences observées et analysées dans une large partie du monde. Ces expériences et les interrogations qui en ont résulté m'ont permis d'élargir ma vision initiale en la dotant d'une perspective internationale élargie. J'ai ainsi pu étudier une cinquantaine de villes portuaires en Europe, en Amérique latine et du Nord, en Asie et en Afrique du Nord, principalement. Au fil de mon travail, ces investigations ont suscité chez moi un désir de partage de l'imaginaire maritime et portuaire. Cette démarche a eu pour résultat, au début des années 2000, la publication d'un premier ouvrage³, paru dans une collection créée pour l'occasion et consacrée à la notion de récit urbain⁴. Cette collection affichait un objectif ambitieux, celui de renouer avec la tradition des voyages philosophiques, dans le désir de l'actualiser, tout en proposant une écriture propre à stimuler chez le lecteur un véritable imaginaire urbain et le plaisir de la découverte. Sans pouvoir être certain d'y être tout à fait parvenu, au moins cette expérience éditoriale m'a-t-elle procuré de

1. Tramway – agence d'informations urbaines (1988-1997), créée sous forme coopérative avec trois autres journalistes de presse écrite.

2. *Urbanismes & Architecture*, n° 235, mars 1990, p. 14.

3. GRAS Pierre, *Ports et déports ; de l'imaginaire des villes portuaires*, Paris, L'Harmattan, 2003.

4. Collection « Carnets de ville », parue aux éditions L'Harmattan. Vingt-quatre ouvrages sont parus dans cette collection entre 2002 et 2010 [<http://www.editions-harmattan.fr/index.asp?navig=catalogue&cobj=collection&no=349>].

grands moments de partage avec d'autres auteurs et l'occasion de multiples rencontres avec des publics intéressés.

Dérives urbaines, cinéma du mouvement et lecture critique du paysage

Si cet imaginaire me tient toujours à cœur aujourd'hui, c'est qu'il est indissociable d'un certain « usage du monde⁵ » dont je me sens héritier et dont il constitue en quelque sorte la métaphore. Il m'apparaît désormais comme étant étroitement lié à l'écriture et à l'observation critique, c'est-à-dire une capacité à restituer par les mots ou l'image, les sensations, les émotions, les intuitions, mais aussi les analyses plus informées et les enseignements que l'on peut tirer d'errances urbaines répétées, guidées par le désir de compréhension des mutations touchant le paysage maritime et portuaire. La déambulation, accompagnée de prise de notes « en marchant » et d'un travail photographique spécifique, a été essentielle dans cette démarche. Le lien entre la vitesse de déplacement dans l'espace et l'écriture qui en témoigne, en fonction de protocoles précis, a souvent été pointé. Il ne s'exprime jamais aussi bien que dans la perspective du cinéma néoréaliste italien et japonais d'après-guerre, ou dans l'œuvre de leurs successeurs où le mouvement du corps est au cœur de l'action, comme pour Wim Wenders dans *L'Ami américain*⁶ ou pour Wong Kar-Wai dans *Chungking Express*. Pour sa part, Nanni Moretti, qui parcourt Rome l'été au volant de son scooter, en toute liberté mais selon des parcours mémoriels bien précis, a utilisé cette forme narrative inédite dans deux de ses longs-métrages, *Caro Diario* et *Aprile*⁷. Cette logique de l'« errance informée » s'en est nourrie. Elle peut aussi s'apparenter à des héritages aussi différents que celui des Situationnistes – dont les dérives organisées ont parfois inspiré mes itinérances portuaires, les ouvrant à des formes de réactivité plus organisées – ou les parcours d'écrivains « arpenteurs de villes » comme Walter Benjamin⁸, Stefan Zweig⁹, Nicolas Bouvier, Régine Robin¹⁰ ou encore Jean Rolin¹¹.

Ces parcours construits n'ignorent ni l'urgence du moment ni l'inquiétude de bien comprendre les espaces traversés, d'interpréter et de saisir l'essence des lieux, et de traduire la qualité d'une rencontre, qu'elle ait été passagère ou plus durable. Dans ces lectures urbaines, menées au cœur ou en marge des métropoles portuaires, comme l'écrit Stefan Zweig, « il n'y

5. Cf. BOUVIER Nicolas, *L'usage du monde*, Genève, Librairie Droz, 1963.

6. Sorti en salles en 1977, il se déroule en partie dans les quartiers portuaires de Hambourg.

7. *Caro Diario* est sorti en salles en 1993 et a reçu le prix de la mise en scène au Festival de Cannes l'année suivante. *Aprile* est sorti cinq ans plus tard, en 1998.

8. BENJAMIN Walter, *Paris, capitale du XIX^e siècle ; Le livre des passages*, 1939.

9. Cf. notamment « Le rythme de New York », in *Pays, villes, paysages*, Paris, Le Livre de Poche, 2011.

10. ROBIN Régine, *Megapolis ; les derniers pas du flâneur*, Paris, Stock, 2009.

11. ROLIN Jean, *Terminal Frigo*, Paris, POI, 2005.

a pas un instant de calme : comme tirés par des fils, de nouveaux bateaux jaillissent sans cesse des docks, pas une seconde sans un appel ou une réponse parmi ces sons incompréhensibles¹² ». L'architecture et l'ambiance des villes portuaires semblent s'imprégner de toute cette énergie, de cette urbanité inquiète que découvre Nicolas Bouvier à Istanbul :

« D'un côté, l'hôtel donnait sur la Marmara et l'île des Princes, où l'on envoyait autrefois les prétendants turbulents en exil. De l'autre, il s'adossait à une colline d'où l'on apercevait la rive d'Europe étendue sous un ciel mauve, la Tour de Pera et les bâtisses de la vieille ville avec leurs glycines en fleurs, et leurs façades délabrées couleur de bois flotté. [...] L'automne putride et doré qui avait saisi la ville nous remuait le cœur. C'est que le nomadisme rend sensible aux saisons : on en dépend, on devient la saison même, et chaque fois qu'elle tourne, c'est comme s'il fallait s'arracher d'un lieu où l'on a appris à vivre¹³. »

La ville portuaire, avec son énergie, ses contradictions, la violence de ses paysages ou des rapports sociaux qu'elle abrite, a marqué mon regard, l'invitant à davantage de lucidité, intégrant peu à peu dans une structure de pensée cohérente les lectures de ville initiées à l'occasion de mes premiers voyages. Toutefois, ces itinérances, réelles ou imaginaires, dans l'univers maritime et portuaire n'auraient sans doute pas pris l'ampleur nécessaire ou pu s'ouvrir sur un travail de recherche sans franchir une étape indispensable à mes yeux : le passage de l'expérience à l'expertise. Par expertise, il faut entendre la démarche de l'expert, c'est-à-dire « une personne apte à juger de quelque chose en connaisseur¹⁴ ». Cette expertise s'est construite peu à peu, à partir de commandes de publications liées en particulier à l'activité de la Fédération nationale des agences d'urbanisme qui fédère, depuis la fin des années 1970, ces agences travaillant au bénéfice des collectivités territoriales françaises¹⁵. À l'occasion de la rédaction de numéros hors série de la revue *Urbanisme* conçus comme des actes critiques des rencontres nationales organisées par cette fédération, il m'a été possible de construire et de développer pendant une vingtaine d'années, un rôle d'expert en matière de politiques territoriales, d'aménagement et d'urbanisme, ainsi qu'une connaissance approfondie des réalités des métropoles portuaires¹⁶.

12. ZWEIG Stefan, *Pays, villes, paysages*, op. cit., p. 13.

13. BOUVIER Nicolas, op. cit., p. 79-80.

14. Définition du Littré.

15. [www.fnau.org].

16. Cf. notamment « Dunkerque. Créa'cité; l'innovation urbaine en débat », *Urbanisme* hors série n° 31, mars 2007; et « L'appel du large; de la ville au grand territoire », *Urbanisme* hors série n° 35, janv.-fév. 2009.

L'enjeu de la culture portuaire

Cette expertise s'est également nourrie d'une participation régulière aux Ateliers Projet urbain portés par le ministère de l'Équipement, du logement et des transports puis le ministère de l'Écologie, du développement durable, de l'énergie et de la mer, et animés par l'architecte Ariella Masbounji¹⁷. Ces ateliers concernaient fréquemment des métropoles portuaires – notamment Gênes, Anvers, Bilbao ou encore New York. Ils m'ont permis, sur une période de nouveau assez longue, entre 2000 et 2012, de me tenir informé de l'état de l'art et des réflexions en cours au plan international, et d'y contribuer par mes propres interventions, articles ou dossiers¹⁸. Dans le même esprit, à la demande du Club maritime de la FNAU et de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, j'ai été associé aux travaux collectifs portant sur le dossier « Innovation ville-port ; pour des projets intégrés ville-port¹⁹ » au titre de membre du conseil scientifique. Mon apport s'est attaché en particulier aux questions traitées dans les chapitres consacrés à la gouvernance urbaine des villes portuaires, où était notamment évoqué l'enjeu d'une meilleure connaissance de la culture portuaire :

« Le port et le milieu maritime constituent un monde complexe d'un point de vue technique et organisationnel, dont le grand public ne perçoit qu'une partie de la réalité, sous un angle positif (mouvements de navires, grands projets) ou souvent négatif (grèves, nuisances, quais peu fréquentés). L'amélioration des rapports entre ville et port et, par conséquent, de la performance de la place portuaire, doit tenir compte de cette perception et s'appuyer sur une large diffusion de la culture portuaire²⁰. »

Cette culture portuaire constituait en elle-même un objet à définir, tant elle m'apparaissait finalement complexe à appréhender. En effet, pour reprendre l'expression de l'historien Didier Guivarc'h, le « port vécu » est généralement devenu un « port rêvé ». Dans ce cas, « la mémoire d'un passé portuaire glorieux devient un enjeu d'identité central pour l'avenir de la cité et ne peut manquer d'avoir une traduction architecturale dans l'espace urbain²¹ ». Intégrer cette dimension mémorielle m'est devenu indispensable. Cette mise en perspective historique et ce regard d'expert m'ont permis d'être identifié sur ces thèmes à la fois comme un acteur

17. [<http://www.territoires.gouv.fr/les-ateliers-projet-urbain>].

18. Cf. notamment GRAS Pierre, « Reconstruire New York : une thérapie de choc et de charme », *Urbanisme*, n° 380, sept.-oct. 2011.

19. FNAU/CLUB TERRITOIRES MARITIMES, *Innovations ville-port ; pour des projets intégrés ville-port*, Paris, 2011.

20. FNAU/CLUB TERRITOIRES MARITIMES, *op. cit.*, p. 22.

21. Cf. la présentation du Programme Identités et territoires des villes portuaires (xvi^e-xx^e siècle), sous la responsabilité de Michel Figeac et Bruno Marnot, Centre d'études des mondes modernes et contemporains [<http://cemmc.U-bordeaux3.fr/ports/html>], texte de septembre 2011, consulté le 24 mars 2017.

mais aussi comme un partenaire des réflexions sur le devenir des espaces portuaires. La constitution de réseaux personnels et professionnels, en lien avec les communautés universitaires et les partenaires des différents sites visités, m'a été également précieuse pour renforcer et pérenniser cette expertise, à l'occasion des conférences internationales de l'AIVP ou avec le réseau RETE, association internationale pour la collaboration entre ports et villes basée à Venise, sous la forme d'une collaboration régulière avec sa revue *Portus*.

Forte de cette expertise, qui a permis une plus large diffusion de mes écrits dans les milieux professionnels, la nécessité d'analyser plus profondément les phénomènes de crise et les mutations économiques, sociales et urbaines qui ont affecté les villes portuaires dès les années 1950-1960 en Amérique du Nord puis, à partir des années 1970-1980, en Europe et dans le reste du monde, s'est imposée. Mon travail de recherche m'a ainsi permis d'approfondir un certain nombre de questions-clés sur une séquence historique longue, allant du début de la Seconde Guerre mondiale jusqu'à l'aube du XXI^e siècle, aboutissant à la publication d'un nouvel ouvrage thématique²². Il prenait notamment acte du fait que les villes portuaires ont été capables de relever des défis complexes tout au long de leur histoire et donc qu'elles sont susceptibles « d'enchanter et d'éclairer le monde²³ », à la condition qu'elles sachent à la fois prendre en compte leur géographie, écouter les leçons de l'histoire, répondre aux exigences d'un environnement longtemps négligé, vivre pleinement leur patrimoine et protéger leur mémoire, acceptant ainsi de se transformer sans se renier. J'ai poursuivi cette démarche, à partir de 2012, en tant qu'enseignant-chercheur au sein de l'École nationale supérieure d'architecture de Lyon et du laboratoire Lyon Architecture Urbanisme Recherche (Laure), dont j'ai été chargé de développer l'un des axes de recherche prioritaires, intitulé « Métropolisation et environnements habités ». Les questions liées à la pérennité du patrimoine fluvial et portuaire, dans le cadre de l'analyse des mutations vécues par les métropoles portuaires, ont émergé de façon plus précise au cours de la dernière période. J'avais séjourné à New York pendant l'été 2011, à l'occasion d'un atelier « Projet urbain » organisé par le ministère de l'Écologie et du développement durable, et j'avais pu observer à cette occasion la complexité de la relation de cette « métropole globale » avec son héritage industriel, dont j'ai témoigné par une nouvelle publication associant texte et photographie, et connectée aux phénomènes urbains étudiés jusqu'alors²⁴. Plus récemment, le moment m'a semblé venu de capitaliser ces démarches sous la forme d'un doctorat en histoire des formes urbaines, mobilisant mon expertise et croisant mes recherches avec les approches de la communauté scientifique

22. GRAS Pierre, *Le temps des ports*, *op. cit.*

23. *Ibid.*, p. 18.

24. GRAS Pierre, *New York Factories*, San Francisco, Blurb Publ., 2014.

sur la notion d'« urbanité portuaire²⁵ ». J'ai ainsi pu mobiliser les situations explorées au fil des années, mais également puiser à de nouvelles sources les éléments critiques utiles pour interroger ma démarche et en constituer une synthèse critique dont le présent ouvrage rend compte.

Mondialisation, métropolisation, conteneurisation

Cet exercice est abordé ici à la manière de « lectures de villes²⁶ », interrogeant en particulier l'urbanité des métropoles portuaires sous l'angle de l'hypervalorisation planétaire de l'architecture et du patrimoine. La globalisation croissante des échanges commerciaux au niveau international – dont 90 % se font par voie d'eau – n'a pas été sans effet sur la morphologie et les usages de ce patrimoine architectural et urbain, que l'on ait pris pour option de le préserver, de le transformer ou bien de s'en abstraire. L'accroissement considérable de la taille des navires et des outillages nécessaires à la manutention des marchandises a eu notamment pour effet, au cours des trente dernières années, la délocalisation de la quasi-totalité des équipements portuaires au-delà des limites des villes, prolongeant le mouvement dessiné aux XIX^e et surtout au XX^e siècle, en offrant un foncier bon marché à des opérations de « reconquête » misant souvent sur une architecture-miroir sans relation véritable avec les territoires concernés. Néanmoins, une prise de conscience du potentiel de ce patrimoine particulier au plan de l'attractivité touristique, ainsi qu'une volonté accrue de différenciation entre les territoires reposant sur une architecture spectaculaire et médiatisée, est venue infléchir les stratégies portées par les États, les collectivités territoriales et parfois les autorités portuaires. Cette relation ambivalente à l'architecture et au « déjà là », comportant certaines dérives liées aux contingences du marketing territorial, aux « grands événements » et à la « mise en système » touristique à l'échelle mondiale, agit en définitive comme un révélateur des enjeux dont peuvent se saisir aménageurs, professionnels de la ville et société civile, y compris les associations à caractère mémoriel ou les fondations dont les logiques patrimoniales sont la vocation. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre l'approche de la mondialisation développée dans cet ouvrage, et notamment dans sa première partie, en commençant par un effort de clarification de cette notion.

Deux phénomènes ne doivent pas être confondus : mondialisation et métropolisation. La *mondialisation* renvoie à l'idée d'une unification du temps et de l'espace. Elle constitue en quelque sorte l'ère géopolitique des années 1990, se caractérisant par une accélération du progrès scientifique et technologique à grande échelle ainsi que par une plus libre circulation

25. BAUDOUIN Thierry *et al.*, *Urbanité des cités portuaires*, *op. cit.*

26. Cf. RONCAYOLO Marcel, *Lectures de ville : formes et temps*, Marseille, Parenthèses, coll. « Eupalinos », 2002.

des hommes, des marchandises, des capitaux, des idées, voire des modes de vie. Les chercheurs anglo-saxons lui préfèrent toutefois le terme de *globalization*, apparu au cours des années 1970 sous la plume d'économistes américains²⁷. Il consiste à rendre « global » ce qui faisait « local », c'est-à-dire élargir le rayonnement d'un concept ou d'une logique à la totalité d'un groupe (en l'occurrence, ici, la planète). Dans le monde des affaires et du commerce, la globalisation se traduit par un phénomène d'internationalisation des transactions commerciales, financières et industrielles. En matière urbaine, cette définition est plus incertaine, mais pourrait se traduire par une manière de « voir le monde » de façon complète, en intégrant plus fortement les dynamiques du marché²⁸.

Concernant les questions touchant à la mondialisation ou à la globalisation, les références sont fort nombreuses. Prenant le relais des historiens issus de l'École des Annales, précurseurs de l'histoire de l'« économie-monde », les réflexions collectives à l'initiative de géographes abondent sur ce thème. Depuis le milieu des années 2000, lorsque Cynthia Ghorra-Gobin a dirigé le premier volume de son *Dictionnaire des mondialisations* (2006), devenu *Dictionnaire critique de la mondialisation* en 2012 – l'adjectif et le singulier ont certainement leur importance –, elles contribuent à mieux cerner le concept même de mondialisation dans ses diverses acceptions, que les travaux de Laurent Carroué, de Jacques Lévy et de Michel Lussault, notamment, ont permis d'explorer plus avant. Mais c'est également du côté d'autres disciplines, avec les réflexions de Thierry Paquot, d'Olivier Mongin ou d'Arnaud Rosset, les écrits initiateurs de Pierre Sansot ou de Saskia Sassen, ou encore, plus récemment, ceux d'Arjun Appadurai, de Bruno Latour et d'Ola Södeström, que le croisement entre histoire sociale, sociologie urbaine et anthropologie a trouvé de nouveaux développements au bénéfice d'une réflexion plus aigüe sur les relations entre mutations urbaines et mondialisation.

La *métropolisation*, pour sa part, ne constitue pas une notion purement spatiale, car elle relève de processus socio-économiques qui font que les villes s'insèrent (ou non) dans le mouvement de globalisation de l'économie et des modes de vie en concentrant ou en polarisant des activités de type métropolitain. Cela ne veut pas dire que la métropolisation ne se transcrit pas dans des formes spatialisées, mais que ce phénomène n'en est pas forcément le premier ressort. Ces questions commencent à être étudiées de façon plus soutenue depuis plusieurs années, à la fois par les géographes et les urbanistes, qui sont parfois les mêmes.

27. Cf. JAMES Paul et STEGER Manfred B., « A Genealogy of globalization: The career of a concept », *Globalizations*, vol. 11, n° 4, 2014, p. 417-434.

28. Cf. notamment GHORRA-GOBIN Cynthia, *Dictionnaire des mondialisations*, Paris, Armand Colin, 2006.

Un troisième phénomène leur est fréquemment associé, touchant plus directement aux espaces portuaires : la *conteneurisation*²⁹. Celle-ci, on le sait, consiste à placer les marchandises transportées (principalement par voie d'eau) dans des espaces normalisés – conteneurs et porte-conteneurs – destinés à faciliter leur manutention et à réduire les coûts de chargement et de déchargement pour les affréteurs. Elle a participé grandement à l'augmentation du trafic maritime mondial puisqu'elle a rendu plus facile le transport de masse de marchandises de toutes sortes, tout en autorisant des chargements de petite quantité à moindre coût. Cette logique a entraîné la construction de bateaux spécifiques, les porte-conteneurs, dont la taille est de plus en plus considérable et provoque des bouleversements de l'organisation de l'espace portuaire et des espaces urbains concernés, au point de susciter l'inquiétude des autorités portuaires et même de l'OCDE³⁰. La quasi-totalité du transport maritime des biens manufacturés s'effectue désormais par ce type de navires, qui peuvent aussi transporter d'autres produits en vrac grâce à des conteneurs spécialisés. La conteneurisation a eu également pour conséquence directe d'achever le déplacement spatial des infrastructures portuaires historiques des villes au bénéfice de terminaux dédiés de plus en plus automatisés, situés à distance des centres urbains, voire des agglomérations elles-mêmes.

Pourquoi ce triple mouvement (mondialisation, métropolisation, conteneurisation) touche-t-il en priorité les métropoles portuaires? La réponse est, elle aussi, globale. Véritables portes du monde, celles-ci offrent un bassin de population et de consommation suffisamment important, ainsi qu'un ensemble de services adaptés à la massification des marchandises. La plupart des grandes métropoles disposent ainsi d'un débouché maritime ou fluvial direct (avec de rares et importantes exceptions comme Mexico, Pékin ou Moscou). Sur les vingt-cinq métropoles mondiales les plus peuplées en 2010, dix-sept étaient des villes portuaires et quinze étaient des capitales³¹. Ce sont elles qui tirent le mieux leur épingle du jeu de la globalisation de l'économie. Ce fait n'est pas nouveau : les centrages et les recentrages se sont toujours faits au bénéfice des ports, expliquait Fernand Braudel en évoquant principalement la Méditerranée.

Tourisme, patrimoine, mémoire

Plusieurs tendances lourdes sont également à prendre en compte dans cette analyse liminaire. Tout d'abord, la croissance exponentielle du

29. Néologisme formé à partir du mot anglais *container* et dont l'usage courant en français date des années 1990. Le premier porte-conteneurs a toutefois traversé l'Atlantique dès 1966.

30. Cf. MERK Olaf, « Will the Mega ship model give way? » [<http://www.worldcargoneews.com/html/w20160310.872723.htm>], publié le 10 mars 2016, consulté le 30 juin 2016.

31. GRAS Pierre, *Le temps des ports*, op. cit.

tourisme a porté celui-ci au tout premier rang des activités économiques mondiales³². Il polarise sur un nombre limité de territoires une demande sélective d'accueil de croisières, de séjours et de parcours fléchés sur un patrimoine trié sur le volet. Ses conséquences sont importantes en matière d'organisation des villes, de la mobilité et dans l'implantation de terminaux ou de haltes de croisière à proximité des richesses patrimoniales. Ceci a pour effet, comme dans le cas bien connu de Venise, de fragiliser la structure constructive de la ville, de porter son patrimoine au bord de la saturation et de provoquer la colère des riverains, qui ont manifesté fermement leur désaccord avec cette stratégie de rapprochement « au plus près » des navires de croisière et de leurs passagers au détriment des qualités d'un tel site urbain.

En second lieu, les questions touchant au réchauffement climatique et à la dégradation de notre environnement viennent nourrir de façon plus aiguë qu'auparavant l'analyse des mutations possibles des espaces urbains les plus immédiatement concernés par une montée des eaux excessive, celle-ci étant jugée de plus en plus vraisemblable dans un certain nombre de territoires littoraux fortement urbanisés³³.

Enfin, la question de la mémoire portuaire est essentielle. Dans le contexte d'une lecture de la mondialisation s'inscrivant dans la crainte d'une standardisation de la production architecturale et de la banalisation des espaces urbains, imaginer un futur durable pour les métropoles portuaires passe sans aucun doute par une reconquête de la mémoire maritime ou fluviale et de l'héritage industriel de ces villes. La nostalgie n'a certes guère d'espace dans l'univers conteneurisé des grandes places portuaires. Mais la mémoire contribue elle aussi à façonner la ville, comme le patrimoine participe à l'enracinement de son image. L'architecture peut se nourrir de la diversité culturelle historique des villes portuaires, rendant son parcours à la fois plus lisible et plus appropriable par les générations futures. Cela n'exclut nullement la valorisation d'architectures plus contemporaines, à la condition que celles-ci ne soient pas décontextualisées et uniquement tournées vers l'effet d'image attendu dans la « ville spectacle ». Ainsi ces métropoles portuaires pourraient-elles constituer non pas des espaces de pure consommation patrimoniale, mais au contraire des espaces originaux, dont l'urbanité serait à la fois singulière et universelle, locale et globale. La notion de récit y devient donc centrale.

32. Source : Baromètre de l'Organisation mondiale du tourisme [<http://media.unwto.org/fr/press-release/2018-01-15/les-resultats-2017-du-tourisme-international-au-plus-haut-des-sept-derniere>].

33. Cf. FABIAN Luciano et VIGANO Paola (dir.), *Extreme city, climate change and the transformation of waterscape*, Venezia, IUAV, 2010.

Le rôle central du récit

Le thème du récit en histoire a été abordé par de nombreux chercheurs, de Paul Veyne à Paul Ricoeur, en passant par la relecture postmoderne de Jean-François Lyotard à la fin des années 1970, dont on retrouvera les réflexions dans la deuxième partie de ce livre. Le croisement entre les enjeux de la narration ou de la mise en intrigue des événements et la production de formes urbaines spécifiques sous les effets de la mondialisation est, en revanche, quasi absent de la plupart des travaux universitaires actuels sur le devenir des métropoles, ce qui n'est pas surprenant. Ce croisement est en effet difficile à opérer, dans la mesure où établir l'état ou les mutations de l'urbanité d'une ville ou d'un territoire, objets de fortes variations historiques, géographiques, économiques, sociétales ou culturelles, à partir d'une telle approche reste une démarche complexe. C'est en tout cas l'objet central de cet ouvrage. Dans notre esprit, l'imaginaire portuaire et marin y a toute sa place, de même que les récits plus ou moins fictionnels portés par le roman et la littérature de voyage qui accompagnent les itinérances sensibles du chercheur-voyageur, car ils offrent une lecture bienveillante à la poésie des lieux comme à la présence de l'humain. Il faut comprendre ici l'imaginaire selon la définition « en creux » qu'en donne Marcel Proust, qui évoque une certaine « refabrication du temps » :

« Mon père [...] les fit sortir toutes deux non plus seulement de l'espace abstrait, mais de ce temps imaginaire où nous situons non pas un seul voyage à la fois, mais d'autres, simultanés, et sans trop d'émotion puisqu'ils ne sont que possibles – ce temps qui se refabrique si bien qu'on peut encore le passer dans une ville après qu'on l'a passé dans une autre³⁴... »

Dans ce domaine, c'est peu dire que le monde métaphorique propre aux *Villes invisibles* d'Italo Calvino m'a proprement inspiré. En s'appuyant sur les qualités de ces analyses, sans se laisser enfermer dans leurs logiques disciplinaires strictes, mais en cherchant au contraire à les croiser, une telle démarche s'enrichit d'autres expériences et s'éclaire de réflexions théoriques, de pensées pratiques et de regards sensibles qui contribuent à nourrir et à baliser ce parcours critique.

Dans ce cadre, la déconstruction-reconstruction des « grands récits » élaborés par les acteurs des métropoles portuaires soucieux de différencier leurs territoires à l'échelle internationale constitue un choix méthodologique et un prisme privilégiés pour analyser – et bien souvent contredire – le discours sur les impacts supposés indifférenciés de la mondialisation et sur la normalisation des formes urbaines. Récit idéologique plutôt que récit historique ? Pour Paul Ricoeur, la distinction entre récit historique et récit fictionnel réside plutôt « dans la nature du pacte implicite passé avec le

34. PROUST Marcel, *Du côté de chez Swann*, Paris, Grasset, 1913, p. 392.

lecteur³⁵ ». Il sera convenu que l'historien traite d'événements, de situations ou de personnages préexistant au récit qui en est fait et qu'il en cherche une adéquation correcte avec le passé. Il s'agit d'une adéquation présumée et non toujours effective, entre la réalité du passé et la représentation qui en est faite. Car c'est l'imaginaire propre de l'historien qui décide en dernier lieu du type de récit à privilégier, ce qui ouvre vers une pluralité d'interprétations. Face à la subjectivité du récit, poursuit Ricœur, l'historien n'a pas les moyens d'écrire une histoire « globale », qui annulerait les différences entre points de vue, une sorte d'histoire unique qui embrasserait les événements en effaçant les jeux d'acteurs et les confrontations au bénéfice d'un passé mythifié. Ceci expliquerait « la relation d'interdépendance qui existe entre la lecture du passé, la manière dont le présent est vécu et les attentes assignées au futur³⁶ », que l'on retrouve dans les « grands récits ». C'est plus précisément ce qui fait l'objet de la seconde partie de ce livre.

Trois « modèles », trois échelles

Cet ouvrage retient pour exemples trois « modèles » de métropoles portuaires, d'origines et d'échelles différentes, choisies pour leur exemplarité et la qualité des « grands récits » qui les concernent et qui structurent la troisième et dernière partie de ce livre.

Gênes est la plus ancienne et la plus caractéristique. « Ville jetée à la mer³⁷ », adossée aux premières pentes de l'Apennin, Gênes a construit sa fortune sur sa relation à la mer alors que rien ne prédisposait les hommes, tant du point de vue géographique que stratégique, à implanter une ville dans un site aussi contraint. La crise économique du dernier quart du xx^e siècle a entraîné la disparition ou la délocalisation d'un certain nombre d'activités économiques, contraignant la ville à réaménager son front de mer et à revivifier ses quartiers anciens, en s'appuyant sur un événement majeur, la célébration du 500^e anniversaire du départ de Christophe Colomb vers le Nouveau Monde (1492), et sur le « grand récit » qui lui a été associé. L'architecte génois Renzo Piano est alors chargé de la recomposition urbaine de cette partie de la ville. Il prend l'option d'une double stratégie architecturale et urbaine : une forte valorisation du patrimoine, avec la transformation de l'ancien Magasin des cotons, et la construction, sur le modèle du conteneur, de l'Aquarium de Gênes, devenu l'un des équipements les plus fréquentés d'Italie. Malgré les critiques et les difficultés survenues par la suite pour étendre cette mutation réussie à l'ensemble de la ville, le plan de rénovation du front d'eau de Gênes reste l'une des références majeures

35. RICŒUR Paul, *Histoire et vérité*, 1955 (rééd. Paris, Le Seuil, 2001), p. 394.

36. *Ibid.*

37. Cf. HEERS Jacques, *Gênes au xv^e siècle; activité économique et problèmes sociaux*, Paris, Sevpem & Ephé, 1961.

en Europe méditerranéenne³⁸. Mais elle interroge à la fois les formes du renouvellement urbain et le choix de délocalisation de l'ancien port industriel à l'ouest de son site historique, sur des plateformes artificielles gagnées sur la mer.

Le Havre, à l'inverse, est une ville de fondation plus récente, détruite et reconstruite à deux reprises, dont l'histoire n'épouse que fort peu les contours des cités traditionnelles. C'est ainsi qu'à chaque étape de son développement, nombre de projets d'urbanisme, toujours plus ambitieux que les précédents, ont été formulés, productions d'ingénieurs marquées par les besoins d'extension du port et les exigences des négociants. Les plans de cette « nouvelle ville » sont adaptés aux besoins d'une économie prospère tournée vers l'Amérique, dont Le Havre constituerait « la première frontière³⁹ ». Les bombardements de septembre 1944 ayant fait tragiquement place nette, on peut en déduire – hâtivement sans doute – que cette utopie en marche s'est finalement réalisée. Mais la période de la Reconstruction, confiée à l'architecte Auguste Perret, a pris un tour inattendu pour les Havrais en adoptant des formes et, pour l'essentiel, un matériau – le béton – auxquels la plupart d'entre eux n'étaient pas préparés. Leur réaction, hostile ou pour le moins méfiante au départ, alimentera une sorte de déni collectif de la modernité que l'inscription du centre-ville sur la liste du Patrimoine de l'Humanité par l'Unesco, en 2005, viendra tardivement rééquilibrer au bénéfice d'une image nouvelle. Un nouveau « grand récit » s'appuyant sur les acquis de la candidature au label Unesco s'esquisse à partir de cette inscription. On prend davantage conscience des qualités de la reconstruction havraise et des réalisations postérieures. La transformation des espaces publics portuaires proches du centre-ville, à la suite de la délocalisation des terminaux portuaires vers l'estuaire de la Seine au début des années 2000, vient dès lors interroger l'évolution urbaine de la ville et son identité.

Enfin, New York, ville-monde, reste paradoxalement méconnue pour ce qui concerne son patrimoine fluvio-maritime et portuaire. Jusqu'à une date récente, et en particulier jusqu'au mandat municipal de Michael Bloomberg (2001-2013), le déni d'existence d'un patrimoine spécifique et d'un espace fluvio-maritime méritant attention dominait parmi les élites⁴⁰. Le « grand récit » de la reconquête programmée des espaces aquatiques et fluviaux, porté par Bloomberg au tournant du XXI^e siècle, s'apparente au retour de la notion de « nouvelle frontière » à conquérir, essentielle dans la mythologie américaine. À l'heure actuelle et depuis la prise de conscience de l'inté-

38. Cf. MASBOUNGI Ariella (dir.) et GRAVELAINE Frédérique de, *Penser la ville par les grands événements : Gênes*, Paris, Éditions de La Villette, coll. « Projet urbain », 2004.

39. Cf. FRÉMONT Armand, *La mémoire d'un port ; Le Havre*, Paris, Arléa, 2009.

40. Cf. MASBOUNGI Ariella et COHEN Jean-Louis, *New York, réguler pour innover. Les années Bloomberg*, Marseille, Parenthèses, 2014.

rêt – immobilier tout autant que patrimonial – des édifices industriels et portuaires de Brooklyn, du Queens et même de Manhattan, où ils restent toutefois peu nombreux, l'espace du *waterfront* fluvio-maritime est l'objet de toutes les convoitises, entre table rase et transformation lourde, à l'image de l'ancienne distillerie Domino Sugar, qui accueillera logements de luxe et bureaux sur les rivages de l'East River. New York reste paradoxalement une ville de petites industries, mais sans que cette réalité n'apparaisse au grand jour. Le patrimoine qui témoigne de l'ancienne puissance industrielle de la ville, connaît néanmoins un regain de faveur auprès des élites et des classes moyennes. Il sert d'attracteur pour les investissements, renforçant le caractère vertical et spéculatif de l'immobilier, notamment à South Manhattan ou à Brooklyn. Mais les formes urbaines qui en découlent sont d'autant plus critiquées par certains habitants que le changement de municipalité intervenu en 2014 au bénéfice d'une équipe démocrate politiquement radicale a entraîné une volonté de rééquilibrage social et de justice territoriale dans la conduite des politiques publiques⁴¹. Dans ce cas d'étude, on traitera plus particulièrement du *borough* de Brooklyn, qui est certainement le plus emblématique des quartiers portuaires urbains touchés par les phénomènes de gentrification et de « reconquête » patrimoniale.

Vers une anthropologie de la mondialisation ?

Pour les diverses raisons déjà évoquées, ces trois métropoles de taille très différente offrent un paysage illustratif des conséquences contrastées de la mondialisation des formes architecturales et urbaines, sans que celles-ci puissent être assimilées à la seule manifestation de la concurrence exacerbée entre les territoires à l'échelle mondiale – pas plus qu'à de rares exceptions culturelles dont l'existence viendrait confirmer la règle. Toutes trois possèdent une histoire particulière qui constitue une richesse et un vivier possible d'initiatives, sources d'attractivité nouvelle. Elles ont également été confrontées, en tout ou partie, au déplacement de leurs activités industrielo-portuaires, parfois à proximité du cœur historique de la ville, parfois au contraire à une distance importante, comme dans le cas de New York, mais souvent avec des temporalités différentes. Les autorités des trois métropoles ont pris conscience tardivement du potentiel et de la qualité de leur héritage industriel et portuaire – New York plus encore que les deux autres, mais avec une intensité et une traduction variables en termes de politiques publiques. Enfin, les trois villes ont entrepris ou développé des stratégies urbaines, économiques ou patrimoniales différenciées visant à prendre en

41. GRAS Pierre, « La recomposition du *waterfront* new-yorkais entre patrimoine, gentrification et mobilisation sociale », revue *Urbanités*, n° 4 [<http://www.revue-urbanites.fr/4-la-recomposition-du-waterfront-new-yorkais-entre-patrimoine-gentrification-et-mobilisation-sociale/>], article du 13 novembre 2014.

compte cette réalité dans leurs politiques ordinaires, au sein desquelles les « grands récits » ont trouvé place et constituent un levier d'action plus ou moins efficace.

Sur la base de ces trois « lectures de villes » s'intéressant principalement à la période allant de la fin de la Seconde Guerre mondiale au début du XXI^e siècle, mais puisant également ses ressources dans une histoire urbaine longue, ce livre s'efforce de mettre en parallèle les destins vécus et les stratégies développées par les acteurs des métropoles portuaires confrontées aux impacts de la mondialisation de façon à pouvoir en dégager les invariants, mais aussi la diversité des réponses. La transformation urbaine de ces trois villes repose et se nourrit sur de « grands récits » fédérateurs : le 500^e anniversaire de la « découverte de l'Amérique » par Christophe Colomb pour la transformation du Porto antico de Gênes, la candidature pour l'inscription au Patrimoine de l'Humanité de l'Unesco du centre-ville reconstruit au Havre, ou encore la « nouvelle frontière » proposée par Michael Bloomberg aux New-Yorkais. Mais ces « grands récits » jouent également un rôle essentiel dans l'acculturation des habitants de ces territoires aux formes urbaines liées à la mondialisation – on verra dans quelle proportion dans chacun des trois sites étudiés.

En quoi la mise en comparaison de ces trois expériences est-elle pertinente? Cette lecture croisée permet en définitive de nuancer l'affirmation d'une standardisation de l'architecture et des formes urbaines des villes portuaires à travers ces grands projets de « reconquête urbaine » porteurs d'une image formatée selon les canons du marketing territorial. Elle interroge à la fois l'architecture, le patrimoine et le paysage urbain des trois métropoles, tant il est vrai que leur intrication est la conséquence de la mise en compétition entre les métropoles et du passage du « local » au « global ». Elle justifie le terme de « laboratoire » employé pour qualifier cette observation. Enfin, elle s'efforce d'apporter aux limites des études monographiques sur les villes portuaires une capacité comparative et une lecture sensible des espaces urbains à des échelles infra-métropolitaines, ce qui permet, nous l'espérons, de commencer à (re)construire le lien entre l'imaginaire portuaire et la réalité des usages qu'en font les habitants des quartiers et des grands sites concernés. L'ambition de ce livre est de contribuer à renouveler la compréhension et le sens véritable de ces récits, s'attachant à restituer le *genius loci*, l'esprit des lieux, des métropoles portuaires, par-delà la globalisation et la banalisation supposée de leurs formes urbaines. Pour le dire autrement, comme le suggère Ola Söderström⁴², il s'agit au final de construire une anthropologie de la mondialisation des espaces urbains, ou du moins d'y participer d'une manière sensible.

42. Professeur de géographie sociale et culturelle à l'université de Neuchâtel (Suisse). Cf. notamment sa contribution au dossier « Modèles urbains » dans *Urbanisme*, n° 383, mars-avril 2012.