Belgeo

Revue belge de géographie

1 | 2014

**From urban renewal to metropolitan strategies ?
Cultural flagship projects in restructuring industrial
areas**

Titanic Belfast vs mémoires d'un naufrage : le patrimoine (post)industriel de la ville ne sombrera pas !

Titanic Belfast vs Memory of Wreckage: The Architectural Heritage of the City will not Sink!

Dominique Chevalier

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/12812>

DOI : 10.4000/belgeo.12812

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Référence électronique

Dominique Chevalier, « Titanic Belfast vs mémoires d'un naufrage : le patrimoine (post)industriel de la ville ne sombrera pas ! », *Belgeo* [En ligne], 1 | 2014, mis en ligne le 15 décembre 2014, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/12812> ; DOI : 10.4000/belgeo.12812

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Titanic Belfast vs mémoires d'un naufrage : le patrimoine (post)industriel de la ville ne sombrera pas !

Titanic Belfast vs Memory of Wreckage: The Architectural Heritage of the City will not Sink!

Dominique Chevalier

- ¹ Depuis le 10 avril 1998, date de la signature de l'accord de paix dit du « Vendredi saint », l'Irlande du Nord et la ville de Belfast encouragent une politique touristique destinée à attirer visiteurs et investisseurs. Cette mise en tourisme s'effectue dans un contexte de métropolisation et de concurrence accrue entre les villes, au travers d'une réhabilitation des espaces urbains centraux, et plus particulièrement des anciennes friches portuaires. Symbole de cette mutation, le musée *Titanic Belfast*¹, conçu par l'architecte Éric Kuhne, incarne la tendance actuelle à l'affirmation de la culture comme élément essentiel des politiques urbaines (Evans, 2001 ; Grésillon, 2002, 2004, 2008, 2009 ; Gravari-Barbas et Violer, 2003 ; Andres et Ambrosino, 2008 ; Fleury et Goutailler, 2014) et confirme l'inclination à l'effacement des frontières entre territoires économiques et territoires culturels. Un regard international et transversal peut désormais être posé sur les diverses trajectoires de mutations des créatifs et culturels (Andres et Grésillon, 2011). Esthétisme, émotions et « capitalisme artiste » (Lipovetsky ; Serroy, 2013) participent en effet de cette volonté de transformer l'édification d'un musée en levier de sortie de crise, à l'instar du musée Guggenheim à Bilbao ou du Louvre-Lens, en France. Lieu désormais incontournable de la ville post-conflit, marqueur d'une identité et d'une mémoire passée, ce bâtiment a pour vocation de devenir « l'équivalent pour Belfast de la Tour Eiffel à Paris ou de l'Empire State Building à New York² ». Inauguré, le 31 mars 2012, à proximité des chantiers navals Harland & Wolff où le plus grand paquebot de croisière transatlantique de l'époque fut construit entre 1909 et 1911, ce complexe muséal s'inscrit en réalité dans un projet urbain beaucoup plus vaste, le *Titanic Quarter*, financé en partenariat par le Conseil Touristique de l'Irlande du Nord, le Conseil municipal de Belfast, les Commissaires

du Port de Belfast et Titanic Quarter Ltd. La nouvelle attraction touristique et métropolitaine commémore le célèbre navire et plus globalement la richesse du passé industriel de cette capitale insulaire et, par là même, devient l'emblème d'une renaissance urbaine susceptible d'insérer Belfast dans le réseau des villes dont la réalisation d'un grand équipement culturel à l'architecture audacieuse sert de déclencheur à un nouvel essor. Une fondation reconnue d'intérêt public a d'ailleurs été créée, *Titanic Foundation Limited*, afin de faire partager au public l'histoire et la richesse du patrimoine maritime et industriel de Belfast. Mieux que cela les forces économiques et politiques de la cité réussissent le tour de force de présenter les « Troubles » en Irlande du Nord comme une séduisante toile vierge sur laquelle une régénération urbaine peut aujourd'hui s'agencer (Ramsey, 2013). Ce registre sémantique et culturel de « blank canvas » (toile vierge) nous semble pertinent à plus d'un titre, d'autant que la muséographie repose sur une image visuelle que l'on retrouve en filigrane tout au long de l'exposition, celle d'une toile blanche tendue sur laquelle se meuvent des ombres pour représenter des scènes de la vie quotidienne. Divers niveaux scalaires serviront à saisir les trames à partir desquelles le renouveau urbain se tisse : l'échelle de la ville dans son ensemble, celle du musée lui-même et du quartier dans lequel il s'inscrit, dans une acception à la fois matérielle et idéelle. La fabrique d'une image urbaine métamorphosée ne va pas de soi, d'autant qu'en l'espèce le musée s'appuie sur une mémoire qui s'apparente à un échec. L'enjeu consiste donc à travailler cette mémoire traumatique, traumatique pour la ville et traumatique pour les descendants des victimes et des rescapés, de telle sorte qu'elle ne puisse pas contrarier les impacts positifs d'un tel équipement.

- 2 Le bâtiment, construit sur six niveaux, s'élance dans la zone des anciens chantiers navals. Les proues sont à l'échelle de celle du paquebot naufragé le 15 avril 1912. Les parois, recouvertes de trois mille panneaux d'aluminium asymétriques scintillent sous l'effet des (rares) rayons de soleil et miroitent dans le jour et les esprits : « *C'est notre Tour Eiffel, notre musée Guggenheim* », explique Claire Bradshaw, en charge du marketing, qui espère que l'attraction va « *changer totalement la façon dont le monde voit notre ville* »³. Une analyse de la littérature scientifique, un travail d'observation et des entretiens menés en février 2013 constituent le fil principal de cet article.

Figure 1. Le musée Titanic Belfast.

© Dominique Chevalier, février 2013

Une ville toujours polarisée, for Better, for Worse

- 3 Théâtre de violents affrontements depuis la partition de l'Irlande en 1921, Belfast reste une ville polarisée, marquée par le conflit qui opposa unionistes et loyalistes protestants, fidèles à la couronne britannique d'une part et nationalistes et républicains⁴ catholiques souhaitant la réunification de l'île d'autre part. La différenciation sociale entre catholiques et protestants (terme utilisé le plus fréquemment en Irlande du Nord pour s'auto-désigner) recouvre des aspects politiques, sociaux et culturels multiples (Ballif, 2012). Le relatif déclin démographique des protestants face aux catholiques n'est toutefois pas sans incidence sur les questions d'accès aux services urbains, et attise les tensions pour le contrôle territorial, notamment dans les quartiers ouvriers (Ballif ; Rosière, 2009). Cette permanence des tensions dans l'espace urbain représente un véritable défi pour les tenants d'une économie créative comme facteur de promotion des lieux (Scott ; Leriche, 2005). Richard Florida (2002), promoteur de la notion de « classe créative »⁵ comme facteur essentiel du développement des villes, souligne en effet que les *creative cities* doivent concilier quatre éléments pour fonctionner comme de véritables incubateurs de l'innovation : le talent, la technologie, le territoire et la tolérance. Si cette dernière considération se heurte sans aucun doute à l'évidence sociologique et sociétale de la capitale de la province britannique d'Irlande du Nord, en revanche sa conjoncture post-confliktuelle permet l'élaboration de nombreux objectifs politiques. Paul Nolan (2012) évoque d'ailleurs à cet égard l'émergence d'une « New Northern Ireland ». L'ambition consiste à la fois à redynamiser les zones urbaines économiquement sinistrées, créer de nouveaux emplois, augmenter les rentrées fiscales de la municipalité, attirer de nouveaux habitants et, surtout, promouvoir le patrimoine historique et architectural, et les arts, comme bien social. La ville, désormais ouverte à l'économie de marché et aux

investissements directs étrangers, épouse ainsi les modèles d'économies libérales de Grande Bretagne et d'Europe occidentale.

- 4 En dépit de cette dynamique, la population reste fortement divisée. Bien qu'un tiers des habitants vit dans des zones mixtes, les quartiers conservent généralement leur homogénéité. L'augmentation du nombre de « Murs de la Paix » en témoigne : en 1998, à la veille de l'Accord du Vendredi Saint, on en dénombrait vingt-deux. En 2010, il y en avait quarante-huit (Nolan, 2012). Les murs doivent en effet être replacés dans un processus plus large de compétition pour le territoire, dans un contexte marqué par la recomposition des rapports de forces politiques liés à l'instauration, en 2007, d'un gouvernement « de partage du pouvoir » entre catholiques et protestants. (Ballif ; Rosière, 2009). La ségrégation sociale et la polarisation politique semblent s'intensifier, surtout en défaveur des quartiers où résident les classes ouvrières. Transition post-moderne et transition post-conflit se conjuguent pour produire une ville à deux vitesses : espaces centraux rénovés, destinés aux touristes, aux hommes et femmes d'affaires et à la classe moyenne d'un côté, espaces péri-centraux ségrégués, habités en très grande majorité par les classes ouvrières d'un autre.
- 5 Dans ce contexte national et local où les cicatrices continuent de démanger et déranger l'espace, la question de la résilience urbaine (Toubin et *al.*, 2012) se trouve posée avec acuité. Le conflit, sa mémoire, ses vestiges urbains et ses imaginaires, mobilisés par de nombreux tour-opérateurs officiels et par des guides locaux, représentent désormais une ressource pour le développement touristique de la ville. Les circuits proposés s'organisent à partir et autour des traces des lieux de dispute. Cette curiosité s'inscrit notamment dans le développement du *dark tourism* (Lennon ; Foley, 2000), nouvelle pratique touristique plus ou moins aventureuse en vogue. Les sites observés sont notamment caractérisés par les différents mémoriaux érigés en hommage aux victimes du conflit et les fresques murales représentant la lutte entre les deux communautés, les *Peace Line*, ces fameuses lignes de séparation entre quartiers.

Figure 2. Peace Lines

© Dominique Chevalier, février 2013

Le Titanic Belfast : un musée pacificateur ?

- 6 L'édification du musée Titanic n'est sans doute pas totalement étrangère à cette mise en tourisme de la ville. En novembre 2011, peu avant son inauguration, le *National Geographic* avait identifié *Titanic Belfast* comme la principale attraction à venir et classé Belfast parmi les vingt destinations mondiales les plus remarquables à visiter en 2012. À la même période, « le site officiel du pays du Titanic », *Titanic Stories*, présente la ville comme « une capitale avec une ambition titanique qui se redéfinit aux yeux du monde⁶. »
- 7 Semblablement, *Ireland Fodor's* 2012, deuxième best-seller de la gamme Fodor's, éditeur de guides touristiques détenu par la plus grosse entreprise d'édition du monde, Random House, présentait, dans l'édition nord-américaine, les commémorations du centenaire du Titanic à Belfast comme l'événement mondial le plus important en matière de tourisme ; plus marquant encore que les Jeux olympiques d'été qui allaient se dérouler à Londres la même année. Désigné comme une destination « must see » par les principales publications touristiques internationales, le musée se trouve en effet très bien classé sur le site Tripadvisor qui lui a décerné un certificat d'excellence pour l'année 2013. Les six premières semaines, 123 000 personnes venues essentiellement d'Europe, un peu d'Asie et d'Amérique du Nord ont payé les 17 euros du ticket d'entrée. Pendant une grosse dizaine de jours, le musée a affiché complet ; seules les personnes prévoyantes qui avaient pré-acheté leurs billets ont pu le visiter. Le nombre de voyages avec nuitées, durant la période qui s'étale entre octobre 2012 et septembre 2013, a augmenté de manière significative – de l'ordre de 8 % par rapport aux douze mois précédents ; cet accroissement concerne aussi bien les résidents que les non-résidents d'Irlande du Nord (figures 3 et 4). Les dépenses liées au tourisme ont quant à elles progressé de 10 % par rapport à 2011-2012 (Northern Ireland Statistics & Research Agency, Statistical Bulletin, 6 February 2014). Ces bons chiffres sont d'autant plus importants que d'autres statistiques, parues en 2010, ont montré la faible influence de l'Accord du Vendredi saint sur la situation économique des douze années écoulées depuis sa signature, et notamment la stagnation du chômage, tandis que l'inactivité économique pour les Irlandais du nord (16-64 ans) plafonne à 28,6 %, contre 23,2 au Royaume-Uni (Ramsey, 2013). Austérité oblige, les aides venant de Londres ou de la République d'Irlande baissent ; le poids de l'État dans l'économie demeure élevé, et le PIB par habitant reste de 25 % inférieur à celui de l'Angleterre.

Figure 3. Voyages avec nuitée à Belfast.

SOURCES : BELFAST TOURISM MONITOR 2012. BELFAST CITY COUNCIL, [HTTP://WWW.BELFASTCITY.GOV.UK/TOURISM-VENUES/TOURISM/TOURISMFACTS.ASPX](http://www.belfastcity.gov.uk/tourism-venues/tourism/tourismfacts.aspx)

Figure 4. Attractions visitées par les touristes non nord-irlandais.

SOURCES : BELFAST TOURISM MONITOR 2012. BELFAST CITY COUNCIL, [HTTP://WWW.BELFASTCITY.GOV.UK/TOURISM-VENUES/TOURISM/TOURISMFACTS.ASPX](http://www.belfastcity.gov.uk/tourism-venues/tourism/tourismfacts.aspx)

- 8 Indirectement, la diaspora irlandaise s'est trouvée sollicitée pour contribuer au succès de l'entreprise. Les Nord-irlandais ont en effet été priés d'encourager leurs proches, installés à l'étranger, à venir découvrir les nombreux événements liés à l'inauguration du bâtiment.
- 9 Un Festival « Titanic made in Belfast », se déroulant sur trois jours au printemps, appuie annuellement cette valorisation. Expositions, conférences, animations diverses, spectacles de rues, visites, promenades urbaines au départ du musée et sur les différents lieux de construction, excursions en bateau sur la rivière Lagan constituent les moments forts de cette manifestation grand public qui apporte des éclaircissements sur la catastrophe, tout en célébrant les compétences des travailleurs des chantiers navals

Harland & Wolff et le riche patrimoine industriel de Belfast. L'édition 2013-2014 du guide touristique *le Petit Futé* classe en effet le « tour en bateau sur la Lagan River à la recherche du passé au gré d'une visite des chantiers mythiques du Titanic (Titanic Quarter) » parmi les dix « Immanquables de la capitale ».

- 10 Finalement, le musée Titanic s'inscrit dans un processus métropolitain à la fois classique et paradoxal. D'une part il s'affiche, par sa prouesse architecturale, comme un haut lieu urbain, voire national, susceptible de donner une nouvelle imagibilité (Lynch, 1960) à la capitale nord-irlandaise et s'insère dans le processus de métropolisation où culture et innovation s'exposent conjointement dans les grands équipements culturels. Et d'autre part, en magnifiant la grandeur du passé industriel, il se manifeste comme un actant susceptible d'apaiser les tensions et de rassembler les Irlandais du Nord autour de la mémoire industrielle de la ville. Cependant, si les discours tenus par les pouvoirs privés et publics affichent une (illusoire) analogie entre l'ingéniosité des ouvriers qui ont jadis construit le Titanic et le talent des décideurs qui relèvent aujourd'hui le défi d'édifier un front de mer performant, la pertinence de la coprésence de ces deux matérialités sociales (et spatiales) paraît difficilement réaliste. Conçu comme un outil de prestige et un moyen de distinction, le musée Titanic joue certes sur la puissance évocatrice du passé industriel et de l'imaginaire lié au célèbre paquebot pour accroître l'attractivité touristique de la ville, mais les besoins sociaux et culturels de la population locale, comme souvent, restent peu pris en considération (Garcia, 2004). Le projet est avant tout destiné à offrir une lisibilité et une visibilité mondiale à Belfast. Les questions de reconversion et de réconciliation entre communautés restent finalement secondaires.

Belfast : une métropole en mutation ? L'exemple du Titanic Quarter

- 11 Le projet Titanic Quarter s'inscrit pleinement dans la longue lignée de projets de réaménagement post-industriels des fronts de mer tels qu'ils se sont mis en place un peu partout dans le monde pour accompagner la reconversion d'anciens sites, reconversion qui ne va pas toujours de soi car, chemin faisant, la zone en question change d'identité. Dans le cas du Titanic Quarter, le projet de régénération urbaine et portuaire, au sein de cet espace en friche depuis les années 1970, figure parmi les plus importants d'Europe actuellement. De tradition protestante et unioniste, le quartier dans lequel il s'insère, à l'est de la ville, est relativement paupérisé. Le projet superpose différentes ambitions, guère compatibles : volonté de valorisation patrimoniale, développement immobilier dans le cadre d'une régénération urbaine ou encore institutionnalisation culturelle au service du renouvellement urbain. Dans ces conditions, le choix entre la préservation d'identités populaires et ouvrières d'une part, ou la conversion vers le tourisme, les loisirs et le tertiaire d'autre part bascule en faveur de la seconde option. La reconquête se fera essentiellement par les plus riches pour les plus riches, par le biais d'un modèle de régénération néo-libérale pragmatique. Outre l'enjeu d'extirper la ville de ses difficultés économiques et sociales, le projet s'intègre ainsi très clairement dans un dispositif de marketing urbain qui cherche à ancrer la ville dans le réseau des villes internationales. De ce point de vue, il illustre la tendance actuelle où les structures déclinantes du capitalisme industriel traditionnel se métamorphosent en nouveaux courants capitalistes post-industriels (Harvey, 2011). Le projet Titanic Quarter s'appuie sur un partenariat

public-privé et devrait, au cours des vingt prochaines années, créer environ 20.000 emplois.

- 12 En termes de calendrier, le développement des abords de la rivière a précédé l'arrivée de la paix. En effet, dès 1989, la *Laganside Corporation*, organisme public non ministériel chargé du projet a eu pour objectif de régénérer ces espaces particulièrement affectés par le déclin industriel des décennies 1970 et 1980. La société a ensuite été dissoute en 2007 et ses responsabilités transférées au Département pour le développement social.
- 13 Une partie des sites historiques maritimes, désormais patrimonialisés, se visite. Un parcours permet en effet de se rendre près de la première cale sèche, la plus grande du monde, construite en 1889 (cf. figure 5).

Figure 5. La cale et les docks sur la droite.

© Dominique Chevalier, février 2013

- 14 Les docks et la station de pompage, généralement fréquentés après la visite du musée Titanic, constituent des éléments clefs du patrimoine industriel. La brochure distribuée sur place stipule que « les docks et la station de pompage du Titanic existent aujourd'hui en tant que monuments du fier passé maritime de Belfast. Il s'agit du lieu à partir duquel le Titanic est parti pour son premier, et malheureusement unique voyage. Conçu et construit à Belfast, le Titanic fait partie d'une histoire bien plus grande de réussites, de progrès, d'innovations et de main d'œuvre qualifiée ».
- 15 Désormais, sur le site de 75 hectares autrefois occupés par les chantiers navals Harland & Wolff, divers équipements chargés de renouveler l'image de la ville et d'en repenser la centralité coexistent, autour de six pôles sociaux et économiques constitutifs du projet : le tourisme, les loisirs, la science et la technologie, les médias créatifs et l'éducation, et les services financiers (cf. figure 6). À terme, les anciennes friches industrielles auront, « littéralement et dans tous les sens » pour reprendre une expression rimbaldienne, été transformées en espaces de loisirs et d'éducation, de bureaux, de commerces et d'appartements.

Figure 6. Projet et infrastructures du Titanic Quarter (Titanic Quarter Background to development).

- 16 Les architectes du musée Titanic n'hésitent pas à affirmer qu'ils ont créé un emblème architectural qui conjugue l'esprit des chantiers navals, des navires, des embruns, de la glace et de la compagnie White Star Line's, et que l'architecture de l'édifice trace un profil à l'horizon qui s'inspire des bateaux bâtis sur cette terre sacrée⁷. La régénération urbaine entend créer de nouveaux quartiers de vie, un nouveau « morceau de ville » jusque-là inédit, qu'il convient de communiquer et faire savoir. Début mai 2014, la ville de Belfast a accueilli la course cycliste du Giro d'Italia (Schar, 2014). La programmation du départ au Titanic Quarter a été une admirable occasion de mettre en scène le quartier et son étendard, le musée. Nommée par le *Financial Times* comme l'une des villes phare dans le monde pour ses services et techniques d'investissements financiers, le potentiel du site Titanic Quarter est désormais reconnu par de nombreux acteurs économiques et politiques⁸. Après trois mois passés à Belfast, Joe Berridge, actuellement coordinateur de la planification à Toronto « Waterfront Revitalization Corporation », a livré, dans un rapport intitulé « Urban Planning » sa vision de Belfast pour les dix-vingt années à venir. Titanic Quarter lui apparaît ainsi comme un pari audacieux qui a d'ores et déjà payé, et Titanic Belfast comme une formidable réussite en termes d'attractivité touristique. Selon lui, l'objectif consiste dorénavant à attirer des travailleurs trentenaires européens sur le site, et à inciter davantage les touristes à fréquenter le centre-ville après leur visite du musée Titanic⁹. Cela confirme les desseins des aménageurs du Titanic Quarter qui, dès le départ, avaient ciblé les jeunes actifs, consommateurs de cafés et restaurants branchés ou usagers d'infrastructures urbaines de haute qualité présentes sur le site comme destinataires privilégiés (Neill, 2011). Nouveaux habitants, nouveaux équipements, le quartier offre un terreau favorable au développement de la gentrification. Le musée Titanic en est le phare, les vestiges de fer et d'acier, ossatures d'un monde passé, affleurent dans quelques interstices et rappellent une époque industrielle aujourd'hui débarrassée de ses ouvriers et de ses aspirations. Régénéré, renouvelé, patrimonialisé,

muséifié, le site des anciens chantiers navals ne garde de la classe ouvrière que la puissance évocatrice et imaginaire d'une mémoire un peu canaille, appréciée des gentrificateurs¹⁰ précisément parce qu'elle sert à les distinguer des « bourgeois » traditionnels. Les ouvriers, eux, ont physiquement bel et bien disparu des lieux.

Le musée, un lieu de production d'images et de discours glocalisés

- 17 À deux semaines du centième anniversaire du naufrage du paquebot, le « Titanic Belfast », a été inauguré, le 31 mars 2012, en présence de plusieurs personnalités politiques nord-irlandaises et d'un témoin de la mise à l'eau du navire, âgé de 105 ans. Sous une apparence ultra moderne, le bâtiment, financé essentiellement par les autorités locales et le gouvernement de la province britannique, a coûté près de 97 millions de livres (soit environ 120 millions d'euros). Le projet a pris neuf ans au total, dont trois consacrés à la construction, à l'instar du paquebot. Le quotidien *Belfast Telegraph* a relayé l'événement en distinguant le Titanic, « *sujet tabou pendant des années* », et le Titanic Belfast, « *objet de fierté nationale et musée parmi les plus beaux monuments de tous les temps* ». À travers la symbolisation de quatre proues de la hauteur d'une coque, l'architecture monumentale évoque le transatlantique. En vue aérienne, elles forment une étoile suggérant ainsi le logo de la compagnie de croisière White Star. Agencées et empilées sur cinq étages plus un sous-sol, de nombreuses galeries rappellent les différents ponts du paquebot.
- 18 Le parti pris scientifique et muséographique repose sur un discours que l'on retrouve dans d'autres équipements culturels appelés à présenter des images d'archives ou des récits liés, en partie, à la mort. Il s'agit à la fois de « solliciter le vécu des visiteurs pour l'histoire de leur pays tout en suscitant une charge émotionnelle sans que cela attente aux vertus didactiques du Musée [...] »¹¹. Par les différentes mises en scènes et diverses formes d'énonciation de la reconstitution de la construction du Titanic et de son ultime voyage, par les agencements qui occasionnent des pratiques et suscitent des représentations de ces espaces réels et idéels, l'objectif muséographique repose sur l'idée performative que les visiteurs, à l'issue de leurs expériences physiques et émotionnelles seront de formidables agents du succès et de la réputation des lieux. Entre figure de proue du projet urbain d'une métropole dynamique et attractive, et haut lieu de culture, de mémoire et de marketing urbain qui supprime les préoccupations locales, le musée Titanic combine à lui seul des dynamiques urbaines à plusieurs échelles temporelles et spatiales.
- 19 Un musée est toujours contemporain de son temps. On y trouve finalement surtout des réponses aux questions et interrogations que la société contemporaine se pose. Dans le cas du musée Titanic, la visite commence par une immersion dans le Belfast du dix-neuvième siècle pour expliquer les raisons de l'industrialisation de cette ville, troisième ville la plus importante de l'Empire. Après la Grande Famine qui a ravagé l'Irlande dans les années 1840, les gens affluent en masse pour trouver du travail dans les nouvelles filatures du lin, les quais et les chantiers navals qui emploient une main d'œuvre importante. Le déclin de l'économie rurale coïncide avec la prospérité croissante de Belfast. Entre 1851 et 1901, la population de la cité passe de 87 062 à 349 180 habitants. Belfast connaît la croissance la plus rapide de l'Empire britannique. L'accroissement de l'émigration européenne, la croissance du commerce américain se traduisent par un essor

de la demande pour de nouveaux navires. La compagnie Harland & Wolff, installé à Belfast, s'engage dans une fructueuse relation avec la compagnie de transports maritimes White Star Line, et construit les plus grands vaisseaux de la Grande Bretagne. La construction de bateaux toujours plus rapides contribue ainsi à rendre « le monde plus petit ». La narration met en avant cette implication de la ville dans la mondialisation du dix-neuvième siècle et raconte l'union des catholiques et des protestants lors de la grève des dockers de 1907.

- 20 Sur la cale de lancement, sous la gigantesque structure surplombante du portique composé de grues et de châssis mobiles visibles depuis la plupart des districts de Belfast, la construction du Titanic commence le 31 mars 1909. Le 31 mai 1911, cent mille personnes sont rassemblées sur les rives du Lagan pour assister au lancement du transatlantique depuis sa cale. Journalistes de Londres et d'Amérique du nord, foules considérables d'ouvriers du chantier naval et autres spectateurs participent à l'événement. Une heure après le lancement, il est remorqué vers le quai en eau profonde en vue de son armement. L'aménagement intérieur du paquebot prend dix mois et nécessite le travail de 3 000 personnes. En raison de la séparation des différentes classes de passagers et de la nécessité pour l'équipage d'accéder à toutes les parties du navire, l'agencement de la conception intérieure du navire s'avère assez complexe. Les première, deuxième et troisième classes possèdent des sections publiques séparées, décorées de manière complètement différente. Très luxueuses, les aires de première classe occupées par des personnes de l'aristocratie ou par des hommes d'affaires, sont comparables aux meilleurs hôtels de l'époque, tandis que celles des troisièmes classes, peuplées par des candidats à l'émigration munis généralement d'un aller simple, sont rudimentaires, quoique supérieures à celles de la plupart des autres navires de l'époque.
- 21 Le 2 avril 1912, le Titanic quitte Belfast pour la dernière fois après avoir terminé ses derniers essais en mer. Il se dirige vers Southampton pour préparer son voyage inaugural. Le 10 avril, à midi, le bateau appareille. Après la traversée de la Manche il arrive à Cherbourg, enregistre plus de trois cents passagers, notamment de riches Américains qui « font l'Europe », puis met le cap pour New York avec 2 223 passagers et membres d'équipage. Dans la nuit du 14 avril un iceberg met brutalement fin à l'aventure. En trois heures à peine, le joyau de Belfast, brisé en deux, disparaît dans les eaux glacées de l'océan, causant la mort de 1 517 personnes. Une victime sur cinq seulement fut retrouvée dans les jours qui suivirent. La nouvelle se diffuse dans le monde entier. Le samedi 20 avril, par respect pour les victimes, Harland & Wolff ferme exceptionnellement le chantier, dans une ville où pèse soudain un silence assourdissant. L'inactivité et le mutisme du chantier naval sont signes de deuil, ce que les visiteurs peuvent en effet éprouver à l'issue de la première galerie, lorsque, après avoir franchi les portiques originaux des chantiers navals Harland & Wolff, ils sont invités à monter à bord d'une nacelle « quatre places ». De nombreux effets spéciaux, des animations diverses permettent d'appréhender au plus près la réalité, notamment sonore, de la construction navale dans les années 1900. Les visiteurs se trouvent ensuite placés en situation d'assister, comme un tiers de la ville à l'époque, au lancement du Titanic. Une grande baie vitrée, équipée d'électrodes, enchaîne vue réelle et images superposées du Titanic mis en eau. La quatrième galerie propose une gamme éclectique d'objets originaux et de reconstitutions qui donnent à voir l'intérieur cossu du navire, les aménagements des cabines de première, deuxième et troisième classes. La salle de bal a été reproduite, avec la réplique du fameux escalier d'apparat, rendu célèbre par le film de James Cameron de

1977 (et par l'histoire d'amour contrariée entre Rose – Kate Winslet – et Jack – Léonardo Di Caprio) ; elle ne fait pas partie de la visite classique mais se loue pour de grandes occasions. Un couloir étroit et sombre, des bruits de morse, une chute brutale de la température marquent une rupture dans le dispositif. Tout devient sombre, sur le sol des mouvements évoquent l'eau. Sur un écran, la reconstitution de l'engloutissement, inexorable, du transatlantique dans les eaux glacées plonge les visiteurs dans une empathie réelle pour les passagers. Enfin, une salle entière est consacrée aux différentes œuvres inspirées du Titanic : romans, films, chansons, et la voix de Céline Dion revient régulièrement avec la chanson « My heart will go on ».

Le naufrage entre clou de la narration, envers du décor et mondialisation

- 22 Le naufrage, en tant qu'événement spatial mondialisé, constitue finalement le clou de la narration. Comment comprendre un tel paradoxe ? Le naufrage d'un paquebot, qui plus est réputé insubmersible, dès son premier voyage, pourrait a priori s'apparenter à un échec. La stupéfaction du désastre du Titanic est révélée au monde lorsque le Carpathia, premier navire à atteindre les lieux du désastre, mouille à New York, dans la soirée du 18 avril, avec 713 rescapés traumatisés et exténués à son bord. Plus de 40 000 personnes sont présentes pour assister à leur arrivée ; les journalistes couvrent l'événement et recueillent de nombreux témoignages, excepté celui du Capitaine Rostron qui a reçu l'interdiction de parler à la presse. Le *New York Times* loue l'étage entier d'un hôtel pour y installer une vingtaine de journalistes parfaitement connectés à la rédaction du journal par des lignes téléphoniques spécialement installées pour ce coup de théâtre. La nouvelle se diffuse rapidement dans le monde entier. Le décalage horaire entre l'Amérique du nord et l'Europe ne facilite pas les transmissions d'informations ; les lacunes et confusions dans les témoignages des survivants, associées à la réputation de paquebot insubmersible qu'avait le Titanic, le manque de canots de sauvetage, le faible nombre de survivants, le grand nombre de corps jamais retrouvés, la différence de traitement selon les appartenances sociales dans l'évacuation des passagers et le comportement du commandant qui avait maintenu le paquebot à une vitesse trop élevée malgré les mauvaises conditions de navigation constituent autant d'éléments propices aux polémiques de toutes sortes et à l'insertion du Titanic dans l'imaginaire populaire. Illustration de cette mondialisation, plus de quatre cents mémoriaux sont actuellement érigés dans vingt et un pays. Aux corps jamais retrouvés, il convient d'ajouter les 150 corps de troisième classe jamais réclamés par leurs proches. La catastrophe aboutit, deux ans plus tard, à l'adoption de la convention SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), qui définit différentes règles relatives à la sécurité, la sûreté et l'exploitation des navires.
- 23 Finalement, l'édification du musée Titanic comme équipement culturel majeur au sein d'un espace industriel en reconversion ne signifie-t-elle pas que cette surexposition passée des multiples dysfonctionnements, cette mondialisation « subie » des ondes de choc du terrible naufrage est bel et bien révolue ? La mondialisation contemporaine dans laquelle le musée s'inscrit se veut intentionnelle, ciblée et choisie. Le silence des chantiers n'est plus signe de deuil ou de désindustrialisation, mais de reconversion.
- 24 D'autant que l'histoire du Titanic fait l'objet d'un regain d'intérêt depuis les années 1980, aidée en cela par l'évolution des possibilités technologiques. En 1985, l'emplacement du

Titanic est repéré par une expédition franco-américaine dirigée par l'océanographe américain Robert Ballard et l'ingénieur de plongée français Jean-Louis Michel. En retournant visiter l'épave en 2004, Ballard note que beaucoup d'artefacts du navire, devenu spot de plongée recherché depuis sa découverte, ont été volés. Ces détériorations sont accentuées par le fait que les restes du navire se trouvent dans les eaux internationales et que par conséquent aucun État ne peut revendiquer une juridiction exclusive sur le site. Le centenaire de la collision du navire avec l'iceberg, associé aux différentes commémorations qui lui sont liées, favorise le classement de l'épave comme « patrimoine culturel subaquatique ». La directrice de l'UNESCO s'est réjouie que le naufrage du *Titanic*, « ancré dans la mémoire de l'humanité » soit désormais protégé par la convention de cette institution.

- 25 Dans le musée, plusieurs mémoires coexistent et cohabitent : celle du paquebot, celle du chantier naval, celle du naufrage, et, enfin, celle des abîmes. La dernière salle permet en effet d'examiner les détails de la découverte de l'épave et d'en partager son exploration. Une dalle vitrée permet « d'apercevoir », sous ses pieds, des reproductions des vestiges du paquebot. Si la visite se termine avec le sentiment que le *Titanic* est toujours bien là, dans les esprits et dans la mémoire de la ville, la modernité du musée et la sobriété avec laquelle cette histoire est racontée, marquent une rupture temporelle entre le naufrage et la revitalisation actuelle. Sans mauvais jeu de mot, la ville a désormais « refait surface ».
- 26 Et tandis que Belfast magnifie son passé industriel et ses célèbres chantiers à travers l'édification du musée, qu'elle érige dans les jardins jouxtant la mairie un monument commémoratif sur lequel sont gravés, sans distinction relative à la classe dans laquelle ils voyageaient, les noms des 1500 victimes, et que l'épave du *Titanic* se trouve protégée par une convention internationale, un nouveau projet de construction de *Titanic II* se trouve en instance de réalisation, en Chine. En février 2013, le milliardaire australien Clive Palmer a en effet décidé de faire construire une réplique la plus fidèle possible du transatlantique, par les chantiers navals chinois CSC Jinling Shipyard, et d'en exploiter, avec sa compagnie Blue Star Line, les liaisons entre l'Europe et les États-Unis. La première croisière est prévue en 2016, entre Southampton et New York, en mémoire du premier, et unique, voyage du *Titanic* original. Comme son ancêtre, trois classes de passagers coexisteront, à défaut de cohabiter. En première, les passagers retrouveront le grand escalier, les bains turcs, le luxe et le faste du premier *Titanic*. Les Chinois, grands amateurs de répliques de monuments célèbres comme celle de l'Arc de Triomphe, installée dans un village (Huaxi) au nord de Shanghai, apprécient tout particulièrement ce projet. Avec la construction de cette légendaire reproduction, la Chine entend lutter contre la mauvaise image du « Made in China » et construire un transatlantique qui, lui, arrivera à bon port. Tim Husbands, chef de direction du musée *Titanic Belfast*, répète volontiers que si « son histoire a été un désastre, le *Titanic* lui-même n'en a pas été un car il était le symbole de l'industrie de l'époque ». Incontestablement, *Titanic II* le sera aussi. Si la mémoire du *Titanic* se travaille à Belfast, au service de compétences qui s'insèrent résolument dans une économie post-industrielle, la fabrique de *Titanic II* s'effectue dans les chantiers navals chinois. D'une certaine manière, Belfast ne possède plus les savoir-faire qui en permettraient la réalisation. La mondialisation de l'histoire et de la mémoire du *Titanic* paraît sans limite.

Conclusion

- 27 Le Titanic, son naufrage, sa mémoire ont été et restent un symbole. Mais un symbole de quoi ? De l'arrogance de l'homme moderne face à la nature ? De la ségrégation entre riches, voyageant luxueusement en première classe, et matelots et émigrants logés près de la cale ? De l'annonce du déclin de l'Empire britannique au début du vingtième siècle ? Les célébrations qui ont entouré l'anniversaire du centenaire du naufrage ont montré combien cet événement marque encore notre époque. Dans la nuit du 14 au 15 avril 2012, deux bateaux de croisière, le *Journey*, avec ses 440 passagers, et le *Balmoral*, avec ses 1300 passagers, se sont rendus sur les lieux du drame. Parmi ces voyageurs, quelques descendants de victimes, et des personnes vêtues comme au début du vingtième siècle. Trois gerbes bénies par un prêtre ont été jetées dans les eaux froides de l'océan.
- 28 De quoi le renouveau du Titanic est-il aujourd'hui emblématique ? Sans doute du transfert des richesses qui s'opère de l'Europe vers l'Asie, et tout particulièrement la Chine, premier pays constructeur de navires, avec le plus de commandes exécutées, le plus de commandes reçues et de commandes en cours. Sans doute aussi de l'émergence d'un nouveau Belfast, dans ce contexte de mutations économiques mondialisées. Belfast ouvre désormais ses portes au monde, via son *Titanic Quarter*, symbole de régénération urbaine basée sur une économie culturelle créative. Effacement des discriminations sociales passées en mixant les noms des naufragés du Titanic sur les plaques commémoratives du monument inauguré en 2012, et création de nouvelles ségrégations à travers la mise en place d'un nouveau projet urbain d'où les plus pauvres se trouvent de fait exclus... telles semblent être les deux facettes du Titanic et de l'instrumentalisation de sa mémoire. Si les nouveaux lieux de productions industrielles sont désormais en Chine, le patrimoine industriel de la ville, dussé-t-il être fréquenté par les touristes et les investisseurs, ne sombrera pas !

BIBLIOGRAPHIE

- ANDRES L., AMBROSINO C. (2008), « Régénération culturelle et mutabilité urbaine : un regard franco-britannique », in LERICHE F., DAVIET S., SIBERTIN-BLANC M., ZULIANI J.M. (dir.), *L'économie culturelle et ses territoires*, Presses universitaires du Mirail, Toulouse, pp. 305-317.
- ANDRES L., GRESILLON B. (2011), « Les figures de la friche dans les villes culturelles et créatives » Regards européens, *L'Espace géographique*, 40, 1, pp. 15-30.
- BALLIF F. (2012), « Artefacts sécuritaires et urbanisme insulaire : les quartiers d'habitat social rénovés à Belfast », *Espaces et sociétés*, 2, 150, pp. 67-84.
- BALLIF F., ROSIÈRE S. (2009), « Le défi des « teichopolitiques ». Analyser la fermeture contemporaine des territoires », *L'Espace géographique*, 38, 3, pp. 193-206.

ECKERT D., GROSSETTI M., MARTIN-BRELOT H., (2012), « La classe créative au secours des villes ? », *La Vie des idées*, 28 février 2012, ISSN : 2105-3030, <http://www.laviedesidees.fr/La-classe-creative-au-secours-des.html>

ETCHART J. (2008), « The Titanic Quarter in Belfast : building a new place in a divided city », *Nordic Irish Studies*, 7, pp. 31-40.

EVANS G. (2001), *Cultural Planning: An Urban Renaissance?* Londres, Routledge, 335 p.

FLEURY A., GOUTAILLER L. (2014), « Lieux de culture et de gentrification. Le cas de la Maison des métallos à Paris », *Espaces et Sociétés*, 3, 158, pp. 151-167.

FLORIDA R. (2002), *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, Basic Books, New York.

GARCIA B. (2004), « Cultural Policy and Urban Regeneration in Western European Cities : Lessons from Experience, Prospects for the Future », *Local Economy*, 19, 4, pp. 312-326.

GRAVARI-BARBAS M., VIOLIER P. (dir.) (2003), *Lieux de culture, culture des lieux. Production(s) culturelle(s) locale(s) et émergence de lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Presses universitaires de Rennes, Rennes.

GRÉSILLON B. (2002), *Berlin métropole culturelle*. Paris, Belin, coll. « Mappemonde », 352 p.

GRÉSILLON B. (2004), « Le Tacheles, histoire d'un 'SquaArt' berlinois », *Multitudes*, 17, pp. 147-157.

GRÉSILLON B. (2008), « Ville et création artistique. Pour une autre géographie culturelle », *Annales de géographie*, 661-662, pp. 179-198.

GRÉSILLON B. (2009), « Marseille 2013 : une chance pour structurer la métropole », *Urbanisme*, 365, http://www.urbanisme.fr/issue/report.php?code=365&code_menu=120

HARVEY D. (2011), *Le capitalisme contre le droit à la ville : Néolibéralisme, urbanisation, résistances*, Amsterdam, 93 p.

LENNON J., FOLEY M. (2000), *Dark Tourism*, London, Continuum, 256 p.

LYNCH K. (1960), *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge MA.

NEILL W.J.V. (2011), « The debasing of myth : the privation of Titanic memory in designing the 'post-conflict' city », *Journal of Urban Design*, 16, 1, pp. 67-86.

NOLAN P. (2012), *Northern Ireland Peace Monitoring Report : Number One*. Belfast, Community Relations Council.

SCHAR A. (2014), « Chroniques/Au-delà du conflit nord-irlandais : la reconversion d'un espace portuaire », *Urbanités*, <http://www.revue-urbanites.fr/chroniques-au-dela-du-conflit-nord-irlandais-la-reconversion-dun-espace-portuaire/>

SCOTT A.J., LERICHE F. (2005), « Les ressorts géographiques de l'économie culturelle : du local au mondial », *L'Espace géographique*, 34, 3, pp. 207-222.

TOUBIN M., LHOMME S., DIAB Y., SERRE D., & LAGANIER R. (2012), « La Résilience urbaine : un nouveau concept opérationnel vecteur de durabilité urbaine ? », *Développement durable et territoires*, 3, 1.

TREMBLAY R., TREMBLAY D.G. (2010), *La classe créative selon Richard Florida. Un paradigme urbain plausible ?*, Montréal, Rennes, Presses de l'Université du Québec, Presses universitaires de Rennes, Coll. « Géographie contemporaine », 258 p.

VIVANT E., CHARMES E. (2008), « La gentrification et ses pionniers : le rôle des artistes off en question », *Métropoles* [En ligne], 3 | 2008, mis en ligne le 11 juin 2008, consulté le 11 octobre 2014.
URL : <http://metropoles.revues.org/1972>.

NOTES

1. Je souhaiterais remercier très chaleureusement mes amies Angela Vaupel et Tracey McKay de St. Mary's University College de Belfast qui avaient deviné, avant même l'ouverture du musée, tout l'intérêt que je pourrais porter à cet édifice.
2. Alex McGreevy, porte-parole du musée, in *Le Monde*, 31 mai 2012, article d'Éric Albert.
3. <http://www.rfi.fr/europe/20120315-musee-titanic-ouvrira-belfast-100-ans-apres-le-nauffrage-paquebot-James-Cameron>, page consultée le 11 juillet 2013.
4. Les unionistes, plus modérés, sont essentiellement issus de la classe moyenne tandis que les loyalistes, plus radicaux ont une culture plus ouvrière. On retrouve ces différences entre nationalistes et républicains.
5. Cette notion de « classe créative » a fait l'objet d'une littérature critique abondante. Citons notamment le numéro 373 de la revue *Urbanisme* (2010) consacré aux villes créatives, les travaux de D. Eckert, M. Grossetti et H. Martin-Brelot (2012) et ceux de R. et D.G Tremblay (2010).
6. <http://www.the-titanic.com/fr/Titanic-Aujourd-hui/Attractions/Titanic-Belfast%C2%AE.aspx>, page consultée le 31 mars 2014.
7. http://www.urbanrealm.com/news/3445/Titanic_Belfast_unveiled.html, page consultée le 4 avril 2014.
8. *European Union News*, Tuesday, September 17, 2013, « Robinson and McGuinness address Wall Street 50 awards in New York ».
9. Rebecca Black, « The Bold New Vision For R City Centre of Belfast », *Belfast Telegraph* (Northern Ireland), Saturday, June 21, 2014.
10. Le terme « gentrificateurs » est utilisé au pluriel, et sans doute ici de façon un peu caricaturale car nous savons bien que ces « gentrificateurs », pas plus que les « ouvriers » ne constituent une catégorie homogène.
11. Entretien de Marc Ferro membre du comité scientifique du musée de la Grande Guerre du Pays de Meaux, à propos du parti pris scientifique et muséographique du musée. <http://www.museedelagrandeguerre.eu/le-parti-pris-scientifique-et-museographique>

RÉSUMÉS

Inauguré, le 31 mars 2012, à proximité des chantiers navals Harland & Wolff où le plus grand paquebot de croisière transatlantique de l'époque fut construit entre 1909 et 1911, le complexe muséal *Titanic Belfast* s'inscrit en réalité dans un projet urbain beaucoup plus vaste, le *Titanic Quarter*, financé en partenariat par le Conseil Touristique de l'Irlande du Nord, le Conseil municipal de Belfast, les Commissaires du Port de Belfast et Titanic Quarter Ltd. Cet article propose de s'intéresser au renouveau urbain que de tels aménagements produisent, à l'échelle de la ville dans son ensemble comme au niveau micro du musée lui-même.

The museum compound of the *Titanic Belfast* was inaugurated on March 31, 2012, in the immediate surroundings of the Harland & Wolff shipyards where the largest transatlantic cruise-liner of that time was built between 1909 and 1911. As a matter of fact, the museum compound is itself enshrined in a large urban project, the *Titanic Quarter*, jointly funded by the Northern Ireland Council on Tourism, the City council of Belfast, the Belfast Port Authority and the Titanic Quarter Ltd. This paper focuses on the urban renewal processes induced by such developments, either at the level of the town or at the more reduced level of the museum compound.

INDEX

Mots-clés : Titanic, Belfast, musée, mémoire, régénération urbaine, marketing urbain, urbanisme, politiques urbaines.

Keywords : museum, memory, Urban Regeneration, City Marketing, City Planning, Urban Policy

AUTEUR

DOMINIQUE CHEVALIER

MCF-HDR, Université de Lyon, Environnement Ville Société (UMR 5600), Université de Lyon,
dominique.chevalier@univ-lyon1.fr