

Le retour de la ville portuaire

Claude Prelorenzo



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/5239>

DOI : 10.4000/cdlm.5239

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2010

Pagination : 157-167

ISBN : 2914561518

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Claude Prelorenzo, « Le retour de la ville portuaire », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 80 | 2010, mis en ligne le 15 décembre 2010, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/5239> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.5239>

Le retour de la ville portuaire

Claude PRELORENZO

Villes et ports entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter. Ces relations engagent la vie économique d'une région toute entière, parfois d'un pays. Elles déterminent un mode de rapport à la nature (articulation avec la mer en termes de paysage, d'écologie ou de ressources), elles spécifient une culture particulière (internationalisme, mobilité des personnes et des marchandises, mythes) et se répercutent dans bien d'autres domaines professionnel, résidentiel ou encore technologique.

Parce que le port et la ville qui l'environne ou le côtoie sont soumis à un exigeant principe de réalisme technique et économique, cette relation a pris des formes assez diverses dans le temps long de l'histoire des territoires.

Pendant de nombreux siècles, le bord de l'eau, en Occident, ne fut pas un espace attractif. Il cumulait les inconvénients de la limite (le *limes* obsède toujours les villes comme les empires) et d'un milieu naturel peu accommodant, à tel point que les cités lui tournaient le dos et s'en protégeaient par des remparts ou des glacis. Le rivage est le lieu de l'humide, et, lorsqu'il s'agit du littoral maritime, de la corrosion saline. Il est une frontière toujours inquiétante car propice aux invasions et à l'intrusion de l'étranger, qui maintient les citadins aux aguets. Sur ce bord de mer urbain, les ports, tout particulièrement les ports de commerce, ont renforcé cette image négative. Quand bien même ils seraient sources indéniables de richesse et de mieux-vivre grâce aux échanges de produits, sources également de nouveauté et de rayonnement, ils restent une zone mal famée (les marins ont longtemps eu une mauvaise réputation), le lieu des trafics louches (la contrebande), un foyer récurrent d'épidémies (symbolisé et instrumenté par les lazarets ou autres équipements de quarantaine sanitaire). La littérature et le cinéma ont, jusqu'à une période très récente, donné des quartiers portuaires une image glauque, celle d'un « Quai des brumes »¹, de lieux misérables peuplés de matelots ivres et de prostituées en fin de carrière, une sorte d'envers, d'enfer, de la ville.

Le changement de l'image du port est, pour une part significative, lié à deux phénomènes récents : d'une part l'émergence de la balnéarité qui se développe au XIX^e siècle, et devient un trait de civilisation majeur au XX^e, et d'autre part la

1. Titre d'un célèbre film français de Marcel Carné (1938) dans lequel le « mauvais garçon » repent est incarné par Jean Gabin.

nouvelle sensibilité patrimoniale qui fait découvrir, dans la seconde moitié de xx^e siècle, l'intérêt des édifices et des lieux utilitaires. Cette mutation des représentations découle aussi des nouvelles valeurs écologiques qui sont apparues plus récemment et qui instituent le port comme un balcon² sur la mer, essence même de la nature. Cet intérêt pour l'héritage matériel s'est porté non seulement sur le patrimoine monumental que l'on a revisité, étudié et restauré, mais aussi sur d'autres catégories de constructions, entre autres les bâtiments des industries, des filatures, de la sidérurgie, des mines dont les édifices abandonnés ne pouvaient survivre que pour un destin culturel. Avec les usines, les ports vont entrer dans la sphère de la curiosité culturelle des citadins. Les grues, les quais, les docks, les silos et les darses ne sont plus des objets étranges totalement déterminés par leur fonction triviale, mais deviennent des signes, des valeurs, que l'on souhaite connaître, visiter et investir d'un nouvel avenir. Il en découlera la patrimonialisation d'une partie des constructions, la création de musées (le plus souvent d'art moderne comme à Liverpool et récemment à Londres) et le développement du commerce touristique (*fun commerce*).

Sur le plan des représentations et des usages sociaux, les sociétés occidentales sont passées, en un siècle, d'une peur ancestrale de l'eau et de la mer, cette mer qu'Alain Corbin appelle «le territoire du vide»³, à la recherche de l'élément liquide, mer, lac, fleuve pour les loisirs. En 1861, l'historien Jules Michelet publie un ouvrage, *La Mer*⁴, à mi-chemin entre le récit, l'encyclopédie et le manuel de savoir habiter balnéaire, à l'usage des nouveaux estivants. Il y présente la mer dans des termes dramatisants : «la mer, inconnue et ténébreuse dans sa profonde épaisseur [...] un monde de ténèbres [...] une noire solitude»⁵. Le quatrième et dernier tome, plus anodin, donne le mode d'emploi de *La renaissance par la mer*. L'apprivoisement citadin de la mer et la nouvelle fréquentation des rivages conduit à reconsidérer, apprivoiser et détourner de leurs fonctions initiales tous les espaces maritimes, y compris bien entendu ceux du port.

Plus récemment, l'attention prêtée à la préservation (et partant à la connaissance) des milieux naturels est venue renforcer ce système de déterminants. Dans une Europe complètement artificialisée, la mer apparaît comme un milieu tout à la fois réfractaire à l'action de l'homme, donc un idéal-standard de nature, et dans le même temps endommagé par ses pollutions.

La mer n'est plus le lieu des monstres, des abysses insondables, et n'est plus cette masse inhumaine, opaque et foncièrement dangereuse, mais devient un univers transparent. Évolution que symbolise le travail du commandant Cousteau. Le premier film qu'il réalise avec Louis Malle porte, en écho à Jules Michelet, le titre du *Monde du silence*, c'est-à-dire un univers où l'homme peut jouir d'une

2. Les métaphores domestiques sont nombreuses dans ce domaine. Ainsi Jean-Lucien Bonillo regarde-t-il la place de La Joliette à Marseille comme un «salon». J.-L. Bonillo, *La place de la Joliette. Un salon urbain entre ville et port*, catalogue de l'exposition édité par l'EPA Euroméditerranée, Marseille, 1998.

3. Alain Corbin, *Le territoire du vide*, Paris, Éditions Aubier, 1988.

4. Jules Michelet, *La mer*, Paris, Gallimard (collection Folio), 1983.

5. *Ibid.*

tranquille quiétude. Le film obtient un succès considérable, Palme d'or à Cannes en 1956, Oscar du meilleur documentaire à Hollywood en 1957. Il est suivi par des séries diffusées sur les télévisions du monde entier. La mer est désormais regardée comme une génitrice et un recours, recours alimentaire, recours de recueillement, la grande matrice de la vie. Le port est alors convoité comme un moyen de fréquentation accessible aux urbains, qui ne sont ni pêcheurs, ni navigateurs.

L'évolution du port, l'évolution de la ville

Pour que ces virtualités engendrent des stratégies urbaines encore fallait-il, et faut-il toujours, que les évolutions, conjointes mais pas nécessairement convergentes, de la ville et du port dégagent des espaces de projet.

En un siècle à peu près, dans la même temporalité que celle de l'investissement balnéaire, l'activité portuaire connaît deux mutations essentielles.

Pratiquement universelles, ces mutations peuvent s'illustrer au travers de l'exemple de Marseille. Pendant de longs siècles, son port s'est accommodé d'une calanque naturelle, creusée, draguée, de petites dimensions et imbriquée dans la ville. Lorsque les remparts de la ville tombent et que l'économie colbertiste de l'ère classique requiert de nouvelles circulations et de nouveaux espaces, le port devient partie intégrante du tissu urbain, essaimant ses locaux dans les constructions voisines et ordonnant autour de lui les lieux de la ville. Au XIX^e siècle l'intensification des échanges commerciaux, le développement de l'énergie à vapeur, l'accroissement de la taille des navires entraînent Marseille, après Londres et Liverpool, dans la construction d'un nouveau port, qualifié désormais d'industriel. Se constitue alors une zone homogène, régie par trois principes mis en évidence par Jean-Lucien Bonillo, « autonomie, standardisation, fluidité »⁶. Technique, sécuritaire, hétérogène par rapport au reste de la ville, cette zone sera rapidement close par une grille. On entre dans l'ère des grands travaux d'infrastructures, indifférents aux conditions environnementales, qu'elles soient naturelles – la ligne de côte est irrémédiablement altérée par comblement et arasement, une partie des quais est sur pilotis, enjambant des bouches de rivière –, ou urbanistiques – tout autour du port se constitue une zone tampon d'entrepôts et d'entreprises⁷, directement dépendantes du port. On crée une nouvelle typologie d'édifices, en particulier les docks, sur le modèle anglais, qui remplacent les anciens magasins. On est alors en 1848. C'est une période qui, pour Marcel Roncayolo, marque le « décrochage »⁸ de la ville et du port. En 1960, les bateaux sont encore plus grands, les nécessités de rotation rapide se sont accentuées. On invente alors une nouvelle

6. Jean-Lucien Bonillo, *Marseille ville et port*, Paris, Gallimard (collection Folio), 1983 ; Marseille, Parenthèses, 1991.

7. Symptomatiquement, la « ville neuve » créée par la Banque Pereire sur les espaces dégagés par l'arasement d'une partie de la colline du Panier, autour de la rue Impériale, mettra plus d'un siècle à être réellement intégrée à la vie marseillaise.

8. Marcel Roncayolo, « Ville et port : à propos d'un divorce », dans Thierry Baudouin et Michèle Collin (dir.), *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*, Caen, Paradigme, 1991.

manière de traiter la marchandise, qui ne génère plus les mêmes édifices, et n'en génère d'ailleurs plus du tout, du fait de l'émergence irrésistible de la technique de conteneurisation – la marchandise, comme la tortue, portant son propre entrepôt. L'organisation portuaire s'en trouve bouleversée. Les anciennes structures ne peuvent plus accueillir l'étalement de milliers de boîtes et en faciliter la gestion. À Marseille comme ailleurs on se lance dans la construction, sur les terres quasi désertiques de la Camargue, du nouveau port de Fos-sur-Mer.

Un autre aspect important de la mutation des espaces portuaires est la crise qui touche la construction navale, surtout en France. Résultat de la concurrence internationale qui concentre les marchés, la France ferme les uns après les autres ses grands chantiers navals de Dunkerque, La Seyne près de Toulon, ou La Ciotat près de Marseille. Elle libère ainsi de grandes surfaces en bord d'eau, bien desservies par les infrastructures de transport.

À chaque étape, l'obsolescence frappe tout ou partie des équipements et des espaces existants. Ceux du vieux port sont rapidement convertis à des fins citadines et facilement assimilés par la ville, compte tenu de leur position convoitée et de leur faible nombre. Ainsi la criée au poisson devient, sous la même appellation (hommage ou ironie?), le siège du théâtre national. Les vieux ports, à Marseille comme à Barcelone, à Gênes, et demain à Alger, sont voués aux loisirs, bars, restaurants, ports de plaisance, galeries d'art ou nautisme, et les entrepôts sont transformés en lofts pour cadres supérieurs.

Ce qui s'est passé avec le «vieux port» s'étend aujourd'hui au port «industriel» de La Joliette avec l'opération Euroméditerranée. Pendant longtemps, les portuaires français, à l'abri de la planification urbaine et de leur statut de domaine public, ont refusé d'évaluer l'utilité des espaces au contact de la ville qu'ils géraient, concentrés sur l'extension à Fos-sur-Mer, port à conteneurs et hydrocarbures. Pour eux, tout était utile ou pouvait le devenir subitement du fait des évolutions imprévisibles du trafic. Des espaces inoccupés ou sous-utilisés aujourd'hui pouvaient devenir demain de précieux atouts dans la guerre économique. Ainsi, certains portuaires justifient le maintien de quais trop courts pour les navires modernes par l'hypothèse, qui n'est pas irréaliste, qu'un engorgement des transports terrestres pourrait engendrer le regain du cabotage et l'éclatement des grands chargements en petites unités offertes à des navires de faible tonnage. La divergence des points de vue entre les portuaires et les urbains s'exprime dans les mots : pour les portuaires un terre-plein, un quai, un entrepôt inutilisé sont en attente ; dans le foncier n'existent que des délaissés ; tandis que pour les urbains au contraire un espace sans usage est une friche qu'il faut reconverter.

Il importe d'autant plus de la reconverter que l'urbanisation de la ville a connu elle aussi des bouleversements. On est passé en trente ans de l'euphorie de l'urbanisme extensif à la tension de l'urbanisme intensif. Durant une longue période, avec, au cours du xx^e siècle, une accentuation entre 1950 et 1970, la ville a poursuivi sa croissance séculaire, se nourrissant de l'expansion démographique de l'après-guerre avec le baby-boom des années 1950), des derniers mouvements de l'émigration rurale, du flot continu de travailleurs importés du sud de l'Europe, puis du Maghreb et enfin du retour des diverses populations coloniales qui ont

élu domicile dans le sud de la France et particulièrement à Marseille. Ces flux s'assèchent radicalement, et pour longtemps semble-t-il, à partir des années 1980. Dès lors les villes ne voient plus leurs populations croître et affrontent des problèmes d'endettement, aggravés par une diminution des ressources économiques. On n'a ni les moyens, ni le besoin, et peut-être pas non plus le goût de continuer à étendre le périmètre urbain. Est ainsi remis en question le modèle de croissance par création de zones d'habitations, de ZI (zone industrielle), de ZUP (zone à urbaniser en priorité), dont on a pu observer, dans la ghettoïsation des « quartiers Nord » de la ville, qu'elles n'étaient pas une solution satisfaisante. R. Bruttomesso affirme ainsi : « *the gradual process of growth of the nineteenth-century came to an end with the urban extension which took place over the last century. This expansion led to the breakdown of the "forma urbis"* »⁹.

Les édiles et les urbanistes deviennent de ce fait plus attentifs aux espaces existants, aux opportunités foncières et à la reconversion des équipements et bâtiments obsolètes. La ville se fait sur elle-même plutôt que sur la campagne périphérique. Le centre-ville redevient l'objet de toutes les attentions et les citoyens réclament des espaces de loisirs au sein la ville même et non uniquement parcs de jeux et équipements de plein air aux alentours. Il est alors clair que les parties les plus anciennes du port deviennent des éléments centraux dans les stratégies urbaines. Elles sont en effet au contact direct du centre de la ville et on en observe le désert des quais et l'état de délabrement des superstructures et de l'outillage, préjudiciables à l'image de marque de la ville, image qui est désormais un enjeu majeur pour les élus confrontés à l'âpreté de la concurrence mondiale entre les villes.

C'est donc la conjonction de l'évolution du port et de la ville qui aboutit à dégager ces espaces de projets qui aujourd'hui fleurissent dans presque toutes les cités portuaires. Ce que disait, en d'autres termes, Claude Chaline : « Les villes portuaires, [...] peut-être plus que les autres villes, sont les lieux où toute société peut, contradictoirement, chercher sa mémoire et la projection de son devenir »¹⁰.

Méthodes et stratégies : cinq modèles

Reste à savoir quoi faire.

L'histoire récente montre un certain nombre d'évolutions. Parmi les modèles qui se sont constitués durant le dernier demi-siècle, on peut distinguer, globalement, car l'hybridation s'y exerce, cinq types principaux.

Le premier est celui de la reconstruction¹¹. Pendant la seconde guerre mondiale les ports, et en particulier les ports français compte tenu de la géostratégie

9. « le processus de croissance graduelle du dix-neuvième siècle s'est achevé avec l'extension urbaine mise en place au siècle dernier. Cette expansion a débouché sur l'éclatement de la "forma urbis" », dans Rinio Bruttomesso, « Complexity on the urban waterfront », dans Richard Marshall (éd.), *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Londres, Spon Press, 2001.

10. Claude Chaline, « Du port à la ville portuaire », dans Michel Cantal-Dupart et Claude Chaline, *Le port, cadre de ville*, Paris, L'Harmattan, 1993.

11. On consultera sur ce sujet le panorama très complet dressé à l'occasion du Colloque des villes

militaire, ont été en grande partie détruits. Les villes portuaires sont, plus que d'autres, des lieux de souffrance guerrière. Les villes presque entièrement rasées sont nombreuses : Le Havre, Caen, Saint-Nazaire, Brest, Lorient... La reconstruction s'opère sur un deuil, deuil d'autant plus pénible que les destructions sont le fait non pas de l'ennemi mais des alliés. Bruno Vayssière parle de « société à la fois en deuil et en crise »¹². Dans la plupart des cas, on opte pour l'oubli, l'avenir, la ville nouvelle. Les villes de la reconstruction sont confiées à des architectes en chef qui s'appuient sur la modernité, l'efficace du projet dessiné, les ressources des systèmes constructifs, et le renforcement des équipements, sans obtenir toutefois le plein assentiment des populations dépouillées de leur passé. Dans d'autres cas, par exemple à Saint-Malo, c'est le complexe de Varsovie qui l'emporte. On cherche alors dans les décombres toutes les pierres pour rebâtir la ville à l'identique, l'enfermant en quelque sorte dans une histoire morte.

Le deuxième modèle est celui de Baltimore, qui vise la reconversion en centre-ville. Baltimore fait la démonstration que dans une ville en crise économique, portuaire, sociale et raciale, une volonté municipale forte de requalification par la reconquête des friches – pour effacer les signes du déclin – entraîne la renaissance d'une centralité, désertée durant plusieurs décennies au profit des équipements éclatés en périphérie. Reconversion et nouveaux programmes vont transformer un lieu délaissé en centre-ville de loisirs, de commerce, de culture, autour du patrimoine portuaire et maritime, de musées, d'un aquarium. L'attractivité, facteur de réconciliation sociale, est recrée, et la nouvelle image valorisante réenclenche le développement économique (via l'essor du tertiaire supérieur de bureaux, banques et sièges sociaux). Baltimore, par sa réussite, restera donc, avec Boston, un modèle au sens d'exemple à suivre.

Le troisième modèle est celui des Docklands de Londres, modèle de la reconversion en ville d'affaires. Le contexte a changé en quelques années. À l'abandon du port de Londres, ancien port mondial, répond l'euphorie financière. Les valeurs de l'argent et de l'entreprise dominant et l'État anglais décide d'offrir à l'initiative privée de gigantesques surfaces qui, situées au fond de la Tamise et inaccessibles aux grands tankers et porte-conteneurs, n'ont plus guère d'avenir maritime. À l'issue d'un processus autant décrié que loué, Londres est redevenue la plus grande place financière d'Europe, mais aussi un foyer de créativité et un centre de tourisme. À la fin des années 1980, les London Docklands sont le modèle à suivre pour les urbanistes et les édiles, les voyages d'étude se multiplient, on cherche la recette qui a permis ce miracle : une urbanisation de grande envergure et un développement économique et culturel rapide, avec peu de crédits publics.

Le quatrième modèle s'illustre par la reconversion d'une partie du port de Montréal sur le Saint-Laurent, qui peut représenter le modèle de la reconversion citoyenne. Il ne s'agit pas ici de rentabiliser le foncier par l'immobilier, mais d'offrir aux habitants un lieu de relation avec le fleuve et avec leur ancien port.

reconstruites qui s'est tenu en 1993 à Lorient, dont les actes ont été publiés par L'Harmattan en 1994 sous le titre de « Villes reconstruites, du dessin au destin ».

12. Bruno Vayssière, *Reconstruction-Déconstruction*, Paris, Picard, 1988.

La méthode est très différente, entièrement gérée par les pouvoirs publics ou parapublics, en très étroite concertation avec les habitants et les associations montréalaises. On est alors en pleine montée de la prise de conscience écologiste, dont l'aménagement de Montréal peut être vue comme l'expression. Le Vieux Port de Montréal est aménagé en parc linéaire le long du Saint-Laurent, un parc parsemé de « folies » légères à l'image de celles qui sont expérimentées par Bernard Tshumi à Paris, au parc de La Villette.

Le cinquième – et pour l'instant dernier – modèle, est plus difficile à définir, car son actualité interdit le recul, déjà insuffisant pour les modèles précédents. On pourrait le qualifier de recomposition urbaine. Il s'observe bien en France. Les urbanistes et portuaires français ont accusé un retard certain dans les opérations de reconversions. Cela s'explique par des raisons diverses : le statut d'autonomie des ports les a rendus indifférents aux pressions urbaines ; la poursuite de chantiers urbains importants, en particulier dans les infrastructures, a mobilisé tous les moyens durant plusieurs décennies ; l'achèvement des secteurs des villes nouvelles ; ou encore la réhabilitation du patrimoine ancien. La philosophie générale qui semble se dégager est une reconversion plus stratégique que spatiale. Il ne s'agit plus vraiment de raisonner en termes de zones, mais de tenter de définir des traits d'évolution à partir desquels des méthodes d'action très diversifiées pourront prendre racine et permettre un renouvellement urbain d'une vaste portion de la ville. Cette démarche d'urbanisme prospectif, fondé sur le qualitatif et le donné des lieux, ne donne pas d'emblée les résultats spectaculaires que l'on observait à Baltimore, à Londres, à Osaka ou à Sydney. Il a néanmoins l'ambition de réaliser une symbiose entre le port et la ville. Euroméditerranée à Marseille est bien entendu l'exemple le plus important car, ainsi que le signale Rachel Rodrigues-Malta,

Marseille appartient à cette catégorie de villes portuaires de l'Europe du Sud qui, confrontées à un profond bouleversement de leurs composantes économiques, sociales et spatiales, se sont engagées à l'orée des années 1990 dans l'élaboration d'une recomposition à grande échelle de leurs territoires¹³.

Trois thèses, fondées sur ces modèles, dominent aujourd'hui les réflexions sur le réaménagement urbain des délaissés portuaires.

La première, soutenue par Jacques Charlier, consiste à nier l'existence des friches. Son auteur pense que « l'effacement de la vie portuaire n'étant pas toujours une issue inéluctable, certains des délaissés portuaires peuvent être développés dans leur fonction première d'accueil des navires de mer ou, à défaut, d'unités fluviales ». Et de mettre en avant la réussite des relations ville/port, soumis à un respect mutuel. Il serait « malvenu d'asseoir le succès des premières sur une retraite exagérée des seconds »¹⁴.

13. Rachel Rodrigues-Malta, « Infrastructures et culture. Pour une image de ville renouvelée. Marseille et autres cités portuaires d'Europe du Sud », dans C. Prelorenzo et D. Rouillard (dir.), *La Métropole des Infrastructures*, Paris, Picard, 2009.

14. Jacques Charlier et Jacques Malézieux, « Les stratégies alternatives de redéveloppement portuaire en Europe du Nord-Ouest », dans Claude Prelorenzo (éd.), *Vivre et Habiter la ville portuaire*,

La deuxième thèse développe l'idée que les espaces portuaires délaissés apportent à la cité une occasion unique de reconquérir un espace qui lui a été soustrait. Claude Chaline appréhende ces espaces comme une opportunité majeure pour l'urbanisme. Dans la même ligne d'analyse, Rino Bruttomesso intitule l'ouvrage qu'il dirige *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*, proclamation instruite par l'article introductif de Peter Hall: «Waterfronts : a New Urban Frontier»¹⁵.

It would hardly be an exaggeration to say that waterfront revitalization was the major event in urban planning and development during the last decade. It symbolized the 1980s in the same way that motorway construction and new town building characterized the 1950s and the 1960s¹⁶.

D'aucuns, dont l'auteur, soutiennent une troisième thèse selon laquelle la notion de «friches» est désormais dépassée avec la nouvelle urbanité qui s'organise dans les villes portuaires. Si les lieux portuaires s'éloignent du cadre urbain (tels que Shangai-Yangshan ou Gioia Tauro aujourd'hui, comme Fos-sur-Mer hier), l'activité portuaire quant à elle, en se diversifiant et en se technicisant de plus en plus, s'articule de manière organique à la cité. Plusieurs facettes de l'activité portuaire entrent en résonance avec les fonctions et les acteurs urbains. L'une des plus importantes est le développement rapide des croisières qui nécessite l'urbanité des installations et des zones d'accueil.

L'évolution récente du secteur des croisières se caractérise par l'industrialisation de l'activité, l'augmentation de la capacité des flottes, l'expansion des aires géographiques, la diversification / spécialisation de l'offre, la réduction de la durée des circuits et par la démocratisation des croisières¹⁷.

D'après Claude Chaline, «[...] nombre de villes-ports, notamment dans le monde anglo-saxon, vivent aujourd'hui beaucoup plus de la fréquentation de visiteurs venus de leur hinterland que des flux venus de l'Océan»¹⁸. Plus généralement la tertiairisation des métiers portuaires et l'élargissement des fonctions portuaires estompent les différences qui pouvaient exister jusqu'alors entre le monde du port et celui de la ville.

De nos jours, les acteurs de la ville portuaire élaborent des ambitions communes concernant la façade maritime. Pour Jean-François Carrez, «villes et ports s'en sortiront d'autant mieux qu'existera une communauté d'intérêts sur un projet fédérateur, et chaque cité portuaire doit préciser des vocations et un projet de ville»¹⁹.

Paris, Cité Projet Plan Construction et Architecture, 1994.

15. Rino Bruttomesso (dir.), *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*, Venise, Citta d'Acqua, 1993.

16. «C'est à peine exagérer que de dire que la revitalisation du front de mer a été l'événement majeur de la planification et du développement urbain de la dernière décennie. Elle a été le symbole des années 1980 de la même façon que la construction d'autoroutes et de nouvelles constructions urbaines l'ont été des années 1950 et 1960.» Peter Hall, *ibid.*, p. 19.

17. João Figueira de Sousa, «A industria dos cruzeiros», dans João Figueira de Sousa (éd.), *Portos, Transportes marítimos e Território*, Lisbonne, Universidade Nova de Lisboa, 2003, p. 14.

18. *Op. cit.*, p. 248.

19. Cité par Evelyne Bossart, «Le temps des ports», *Urbanisme*, 225, juillet 1988, p. 60.

L'urbanisme portuaire

La collaboration des différents acteurs de la cité portuaire, qui est enfin une réalité de plus en plus répandue, fait naître un « urbanisme portuaire »²⁰. Réaffectation, réaménagement, réutilisation, nouvel urbanisme... autant de mots qui marquent les différents types d'opérations. On peut distinguer dans cette démarche d'urbanisme spécifique, plusieurs types.

A. Les opérations d'aménagement et d'urbanisme menées sur des terrains anciennement portuaires mais aujourd'hui déclassés, et dont il ne subsiste que bassins et entrepôts à rénover (par exemple, les Docklands à Londres). Dans ce cas il s'agit de la reconversion de « friches » portuaires.

B. Les problématiques globales, à l'échelle de l'agglomération toute entière, comme à Swansea en Grande-Bretagne, où l'un des objectifs est, certes, de trouver une utilisation nouvelle aux terrains portuaires. On vise cependant, très explicitement, un objectif plus large de redynamisation de la cité, en lui redonnant une image de marque valorisante attachée à son passé historique. L'aménagement de la partie du port restée active fait l'objet d'un projet particulier.

Dans ces deux types de démarches, le rapport entre le public et le privé dans la définition du programme et le montage financier est devenu une constante. Tout comme le souci de la qualité du cadre physique, dans le but de rompre avec la spirale de la déchéance urbaine et d'attirer, par une image de marque remarquable, les investisseurs²¹.

Toutefois, il est important de noter que la réintégration des terrains au bord de l'eau aux centres anciens renforce, à Barcelone comme à Gênes ou à Marseille, les déséquilibres profonds entre centre et périphérie. Le projet Neptune à Dunkerque est l'un des rares qui ait délibérément cherché à se diffuser très largement dans l'espace urbain sans viser la focalisation sur le seul centre.

Une des clés de la qualité de cette opération réside certainement [...] dans la prise en compte des multiples contextes sur lesquels un projet de cette envergure se diffracte²².

Projeter la ville de demain ne peut plus consister dans la mise bout à bout de zones urbaines mais dans l'intégration et la diffusion des changements dans tout le corps métropolitain. L'« effet papillon » s'exerce également dans les villes portuaires. D'autant plus qu'il faut y regarder à plusieurs fois avant de chasser définitivement les fonctions portuaires d'un site. À ce sujet Alain Giraud avertit que « l'existence même des ports, dont l'implantation ne peut que s'effectuer à grands frais dans des sites propices qui n'existent qu'en nombre limité, suppose qu'ils aient été convenablement protégés par la nature des choses contre

20. Claude Prelorenzo et Rachel Rodrigues-Malta, *Architecture et urbanisme portuaires. France 1985-1998*, rapport du Grai, Le Havre, AIVP, 1998.

21. François-Pierre Leroux, « La renaissance d'un urbanisme portuaire », *Urbanisme*, 225, juillet 1988, p. 61.

22. Claude Prelorenzo, « Un projet situé. Neptune dans ses contextes », dans *Dunkerque en projet : Neptune 1989-1999*, catalogue de l'exposition éponyme dirigé par Corinne Tiry, Dunkerque, 1999.

l'investissement de circonstance»²³. Sans vouloir faire l'éloge du gel foncier du domaine public maritime et portuaire, il met en garde contre la précipitation des villes à vouloir parfois exploiter les espaces portuaires délaissés par des fonctions ludiques et commerciales, l'histoire et l'actualité du port disparaissant alors derrière un pur décor.

La diversité des relations concrètes

Dans une dernière partie, il importe d'aborder un aspect essentiel de la relation ville/port, celui de la diversité.

En effet, les arguments exposés jusqu'ici peuvent laisser entendre que ces phénomènes sont uniformes, généraux, universels. Les relations entre les villes et les ports sont des systèmes qui obéissent à des constantes, mais qui expriment aussi des différences. Les constantes ont été assez longuement décrites : éloignement des nouveaux ports, reconversion citadine des espaces délaissés, retour des paquebots, etc. Ce sont des évolutions liées aux technologies, aux rentabilités, aux modes de vie, à la protection de l'environnement, facteurs largement unifiés dans un monde globalisé, interconnecté et concurrentiel.

Mais ces transformations structurelles, pour universelles qu'elles soient²⁴, n'engendrent pas une homogénéité totale que l'on pourrait regarder comme une essence des rapports entre « la » ville et « le » port. De fait, on constate que subsiste un degré non négligeable de spécificité dans ces relations, donc de diversité. Cette diversité se manifeste à deux échelles.

La première est celle des contextes. Han Meyer, architecte et historien hollandais, s'est livré à la comparaison approfondie de quatre grands ports « occidentaux » : Londres, Barcelone, New York et Rotterdam²⁵. Bien que son échantillon se situe à l'intérieur d'une sphère de traditions urbaines assez similaires, il observe que « *each of the four cities discussed here has its own town planning tradition [...]* »²⁶. Comme le font apparaître ses minutieuses analyses, chaque ville conserve ses propres socles géographiques, historiques, culturels.

Un autre facteur d'hétérogénéité intervient au sein d'un même cadre territorial, et justifie à lui seul l'emploi des pluriels. En effet, dans la très grande majorité des villes portuaires de quelque importance, il n'existe pas un seul port, de même que tous les secteurs urbains ne sont pas identiques. Port de commerce, port de pêche, port de plaisance et port militaire, pour ne retenir que la typologie la plus fréquente, n'ont pas le même effet sur le voisinage urbain. Ils n'offrent pas les

23. Alain Giraud, « Le statut juridique des friches portuaires », *Urbanisme*, 225, juillet 1988, p. 65.

24. Les infrastructures de transport supranationales, ports, aéroports, réseau ferré, et aussi téléphone, Internet, etc. sont nécessairement régies par un principe de conformité universelle du fait de leur interconnexion. Le phénomène n'est pas nouveau mais plus la technicité s'accroît plus la standardisation s'étend.

25. Han Meyer, *City and Port. Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New-York, Rotterdam*, Utrecht, International Books, 1999.

26. « Chacune des grandes villes présentées ici possède sa propre tradition de planification urbaine », Han Meyer, *ibid.*

mêmes usages de mitoyenneté selon qu'il s'agit d'un ancien bassin devenu parc nautique, d'un port de pêche équipé de ses *slipways* et de ses frigorifiques, d'un port militaire enfermé dans une enceinte impénétrable, d'un port de commerce avec ses infrastructures puissantes de silos, de docks, d'écluses, de portiques et ses barrières de voies ferrées et routières, ou encore d'un quai d'honneur d'amarrage des paquebots de croisière. Du côté de la ville, par voie de conséquence mais aussi par processus de stratification historique, les quartiers sont très différents dans leur morphologie, leur population, leurs usages, leur valeur foncière, etc. selon que l'on évoque le centre historique, le quartier d'habitat des employés du port, les zones d'habitation, les secteurs industriels ou encore la nature.

La conjugaison des différents paramètres multiplie de façon exponentielle les « cas », les figures, les types de relations entre le domaine portuaire et l'espace citoyen.

Conclusion

La relation entre la ville, ses espaces, ses usages et le port, ses terre-pleins, ses fonctions, ses images, est devenue en l'espace d'un demi-siècle l'un des premiers enjeux de l'évolution urbaine. Dans les villes des cinq continents, les stratégies d'investissement du littoral occupent très souvent la première place parmi les projets d'urbanisme. Cette nouvelle donne prend une importance certaine dans les pays chauds, particulièrement en Méditerranée où les conditions climatiques et les traditions de civilité urbaine optimisent les pratiques de plein air, sur un temps plus long que sur les rivages urbains nordiques, avec donc un effet citoyen plus décisif.

Malgré la multiplication des réalisations, on ne peut que regretter que les modèles de relation entre la cité et le port soient encore trop réduits à une démarche de reconversion, alors que l'on peut espérer voir renaître l'imbrication entre ville et port, qui a été éclipsée par la civilisation fonctionnaliste des derniers siècles, et oubliée ces derniers temps par l'emprise de l'objectif environnementaliste. La « ville portuaire » n'est pas encore complètement conquise²⁷.

27. Plusieurs organisations se fixent l'objectif d'améliorer, de renforcer les relations fécondes entre villes et ports, parmi elles : l'Association Internationale Villes et Ports, basée au Havre, www.aivp.org/ ; Cities on water – Città d'acqua, basée à Venise, www.citiesonwater.com/ ; Rete, basée à Venise, www.rete2001.org/ ; et tout récemment ESPO (European Sea-Port organisation) basée à Bruxelles, www.espo.be/