



**HAL**  
open science

**Mettre en récit l'urbanité des métropoles portuaires : L'  
architecture comme "laboratoire" de la mondialisation  
des formes urbaines : gènes, Le Havre, New York  
(1945-2015)**

Pierre Gras

► **To cite this version:**

Pierre Gras. Mettre en récit l'urbanité des métropoles portuaires : L'architecture comme "laboratoire" de la mondialisation des formes urbaines : gènes, Le Havre, New York (1945-2015). Histoire. Université de Lyon, 2018. Français. NNT : 2018LYSE2005 . tel-01826195

**HAL Id: tel-01826195**

**<https://theses.hal.science/tel-01826195>**

Submitted on 29 Jun 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNIVERSITÉ  
LUMIÈRE  
LYON 2

N° d'ordre NNT : 2018LYSE2005

THESE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON

Opérée au sein de

L'UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2

**École Doctorale : ED 483 Sciences sociales**

Discipline : Histoire

Soutenue publiquement le 25 janvier 2018, par :

Pierre GRAS

---

## **Mettre en récit l'urbanité des métropoles portuaires**

*L'architecture comme « laboratoire » de la mondialisation des  
formes urbaines : Gênes, Le Havre, New York (1945-2015).*

---

Devant le jury composé de :

Michel LUSSAULT, Professeur des universités, École Normale Supérieure de Lyon, Président

Jean-Lucien BONILLO, Professeur des ENSA, École d'Architecture de Marseille Luminy, Rapporteur

Flora PESCADOR MONAGAS, Professeure d'université, Universidad de Las Palmas Gran Canaria,  
Rapporteuse

Chris YOUNES, Professeure émérite HDR, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture-Marne La Vallée,  
Examinatrice

Philippe DUFIEUX, Professeur des ENSA, École d'Architecture de Lyon, Directeur de thèse

Laurent DEVISME, Professeur des ENSA, École d'Architecture Nationale de Nantes, Co-Directeur de thèse



## Contrat de diffusion

Ce document est diffusé sous le contrat *Creative Commons* « [Paternité – pas d'utilisation commerciale – pas de modification](#) » : vous êtes libre de le reproduire, de le distribuer et de le communiquer au public à condition d'en mentionner le nom de l'auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l'adapter ni l'utiliser à des fins commerciales.

Université Lumière Lyon 2  
École doctorale 483 Sciences sociales

# **Mettre en récit l'urbanité des métropoles portuaires**

*L'architecture comme « laboratoire » de la mondialisation  
des formes urbaines : Gênes, Le Havre, New York (1945-2015)*

**Pierre Gras**

Thèse de doctorat en histoire

Dirigée par :

Philippe DUFIEUX, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Lyon  
et chercheur au laboratoire Laure/EVS (UMR CNRS 5600)

Co-dirigée par :

Laurent DEVISME professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Nantes  
et chercheur au laboratoire Crenau (UMR CNRS 1563)

Présentée et soutenue publiquement le 25 janvier 2018

Composition du jury :

Flora PESCADOR MONAGAS, professeur des universités, Université de Las Palmas  
de Gran Canaria (Esp.)

Jean-Lucien BONILLO, professeur des ENSA, ENSA Marseille

Michel LUSSAULT, professeur des universités, ENS Lyon

Chris YOUNES, professeur émérite, ENSA Paris La Villette

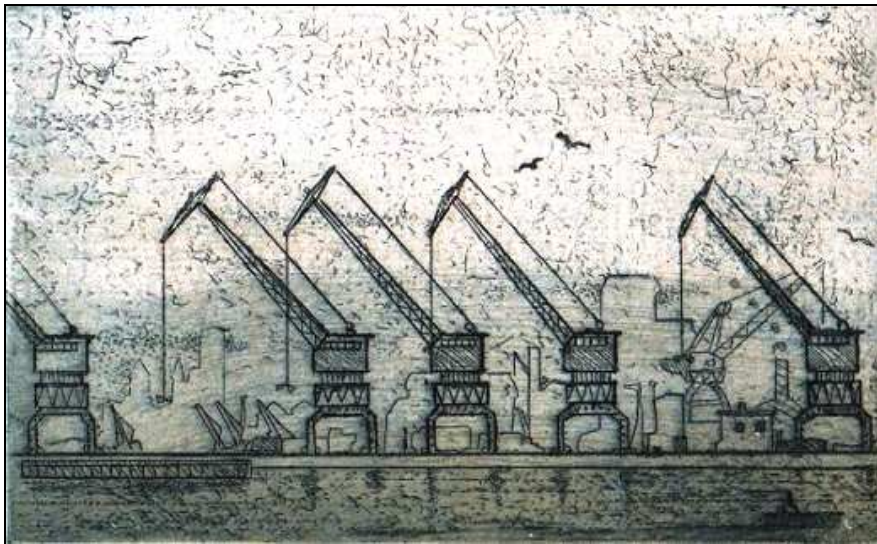


Université Lumière Lyon 2 – École doctorale 483 Sciences sociales

Pierre Gras

Thèse de doctorat en histoire

# Mettre en récit l'urbanité des métropoles portuaires



*Port*, gravure originale de Philippe Tardy, 8,5x5 cm © Ph. Tardy 2017



# SOMMAIRE

<b>Prologue</b> , p. 9	<b>9</b>
<b>Genèse d'un parcours</b>	<b>13</b>
1. Une histoire particulière, p. 13	
2. De l'expérience à l'expertise, p. 15	
3. De l'expertise à la recherche, p. 18	
4. Délimitation du sujet et outils opératoires, p. 20	
5. Approche méthodologique et choix des terrains d'étude, p. 23	
6. Références et état de la question, p. 29	
<b>I. Mondialisation et formes urbaines, une (re)définition nécessaire</b>	<b>33</b>
1. Petit précis de mondialisation, p. 35	
2. Quelles conséquences pour les formes urbaines ?, p. 48	
3. La tour, figure incontournable de la mondialisation ?, p. 70	
4. <i>Container City</i> : le conteneur a-t-il vraiment changé le monde ?, p. 83	
5. Instrumentaliser le patrimoine, une tentation permanente, p. 98	
<b>II. Le « grand récit urbain », à la recherche d'une cohérence impossible ?</b>	<b>107</b>
1. Histoire et récit, p. 109	
2. Du « grand récit » au récit postmoderne, p. 118	
3. Le « grand récit urbain », facteur d'identité et de cohésion, p. 122	
4. De l'efficacité narrative au risque de rejet, p. 132	
5. De l'ordinaire et d'autres récits urbains, p. 137	
<b>III. Trois cas de figure portuaires : Gênes, Le Havre, New York (1945-2015)</b>	<b>145</b>
1. Intérêt et contraintes de l'approche comparative, p. 147	
2. Gênes, une métropole résiliente ?, p. 150	
3. Le Havre, ville et image reconstruites, p. 177	
4. New York, une métropole globale fragmentée ?, p. 200	
5. Les paradoxes de la mondialisation des métropoles portuaires, p. 221	

<b>Mise en perspective et conclusion</b>	<b>233</b>
L'épreuve du « laboratoire » : quelle(s) urbanité(s) pour les métropoles portuaires ?, p. 233	
<b>Annexes</b>	<b>241</b>
Corpus bibliographique, p. 243	
Table des illustrations, p. 257	
Remerciements, p. 259	

« Personne ne sait mieux que toi, sage Kublai,  
qu'il ne faut jamais confondre la ville  
avec le discours qui la décrit. »

Italo Calvino, *Les villes invisibles* (1972),  
(adresse de Marco Polo à l'empereur Kublai Khan)





## PROLOGUE

Bien qu'ils soient réputés avoir « créé des villes »<sup>1</sup>, les territoires portuaires ne sont pas sortis de nulle part. Ils trouvent leur origine dans une longue tradition de découvertes, de métamorphoses et d'utopies maritimes. Sans le moteur de l'or, le prétexte de la religion ou la motivation coloniale, bien des conquêtes n'auraient pas été entreprises. Au cours de la seconde partie du XIX<sup>e</sup> siècle, le creusement des canaux de Suez et de Panama, qui s'avèrera décisif pour la mondialisation des échanges, ne relève-t-il pas de l'utopie, jusque dans leur dimension prométhéenne ? Les utopies d'aujourd'hui sont, elles aussi, sonnantes et trébuchantes. Sans aller jusqu'à transformer les villes portuaires en « parcs à thème », même si cela y ressemble parfois, nombre d'entre elles offrent à l'imagination et aux sources de profit de quoi s'alimenter largement. Faut-il lire autrement les projets de complexes ludiques et d'îles artificielles qui se propagent sur toute la planète et que seule l'amplitude de la crise semble ralentir aujourd'hui ?

Le géant immobilier de Dubaï, Nakheel, avait ainsi imaginé au début des années 2000 une île artificielle en forme de palmier, Palm Jumeirah, et projetait, avant la crise financière de 2008-2009, la construction de trois autres isolats similaires dont les noms de baptême, aussi évocateurs que Palm Jebel Ali, Palm Deira et, en toute modestie, *The World*, en disaient plus long qu'une description détaillée. La même compagnie a dû suspendre à cette époque un autre projet gigantesque, prévu sous la forme d'une cité nouvelle dénommée *Waterfront*, dont l'emprise représentait le double de la superficie urbaine de Hong Kong<sup>2</sup>. Cet urbanisme ludique et mondialisé a commencé à être interrogé de façon critique, il y a dix ans, dans certains émirats, comme celui d'Ajman, ne possédant pas de pétrole<sup>3</sup>. Ces « utopies immobilières » traduisaient une compétition sans précédent entre les villes à la recherche de formes urbaines et de performances architecturales en limite (ou au-delà) du kitsch. Elles visaient à attirer l'attention d'une clientèle fortunée, peu désireuse de mixité sociale et plus encline à rechercher une ambiance internationale sécurisée et climatisée, quitte à mobiliser les ressources naturelles à proximité à leur seul profit.

---

<sup>1</sup> Claude Chaline (dir.), Rachel Rodrigues Malta (coord.), (1994), *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan (coll. Maritimes), 299 p.

<sup>2</sup> P. Gras, (2010), *Le temps des ports ; déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, p. 233-235.

<sup>3</sup> Cf. Philippe Panerai, (2007), « Ajman Urban Planning Conference ; l'urbanisme vertical en débat », dossier « Tours », *Urbanisme* n°354, mai-juin 2007, p. 75-76.

Dans ce monde « parfait », il n'y a point de place pour les moins favorisés, les familles nombreuses, les personnes à mobilité réduite ou pour tout autre damné de la terre. À l'image de la vie dans les *gated communities*<sup>4</sup>, cet avenir-là n'est pas pour eux. Toutefois, avec l'éclatement de la « bulle » immobilière et l'approfondissement de la crise économique, les observateurs en sont venus à se demander à qui cet univers pouvait bien être destiné. Les programmes de logements flambant neuf de la Costa Brava espagnole ou du littoral de la Floride, déserts ou seulement peuplés de jardiniers arrosant des pelouses immaculées, en témoignent : qu'ils soient destinés à la *jet set*<sup>5</sup> ou aux classes moyennes, ils ne trouvent plus d'acquéreurs. Si le « découplage » historique entre ville et port a contribué à produire une certaine standardisation que symbolisent tout autant, dans le monde entier, la ville verticale, le *waterfront* ludique ou la plate-forme de conteneurs, cette évolution traduit-elle seulement un manque d'imagination ou de renouvellement des concepts chez les aménageurs des villes portuaires ? De nouvelles réponses émergent pourtant, qui cherchent à proposer un futur commun à la ville et au port, remettant leur histoire commune en perspective.

Pour marquer le changement dans les métropoles portuaires et pouvoir « exister » dans la compétition internationale, le levier de l'architecture est en tout cas devenu incontournable. Cette méthode n'est pas sans danger. Si toutes les villes maritimes adoptaient un même modèle, celui-ci produisant les mêmes effets, le risque d'une forte banalisation serait évident. Ce fut d'ailleurs le cas lorsque la spécialisation des ports, abandonnant la forme classique des darses et des docks dans le dernier tiers du XX<sup>e</sup> siècle, a produit « un espace façonné, poli par les contraintes techniques de fluidité du mouvement, véritables dissolvants de l'espace architectural traditionnel »<sup>6</sup>. La forme urbaine portuaire serait ainsi devenue « aléatoire », « sans points fixes », focalisée sur « l'efficacité productive »<sup>7</sup>. Aujourd'hui, l'exigence hypermoderne de « ville spectacle », dont un nombre réduit d'architectes stars comme le Néerlandais Rem Koolhaas, le Canadien Franck O. Gehry ou le Français

---

<sup>4</sup> Ce terme anglo-américain et recouvre, non sans une certaine ambiguïté sémantique sur le sens du mot « communauté », des formes variées d'enclosure résidentielle soumise à des règles contractuelles de gouvernance territoriale privée. Source : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article299>.

<sup>5</sup> La *jet set* se caractérise par sa très grande mobilité : le géographe Rémy Knafou la définit comme « une microsociété constamment en mouvement et sautant d'une résidence à une autre selon des itinéraires saisonniers largement préétablis », illustration de ce que serait l'hypothèse d'une société « parvenue au stade ultime de la transition mobilitaire ». Cf. R. Knafou, (2000), « Mobilités touristiques et de loisirs et système global des mobilités », M. Bonnet et D. Desjeux (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p. 93.

<sup>6</sup> Jean-Lucien Bonillo (dir.), (1991), *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses, 224 p.

<sup>7</sup> *Ibid.*

Jean Nouvel sont les hérauts, a tendance à se muer en uniformisation dans les métropoles qui n'ont pas recours à tant de talent. Cette évolution se traduit également par une mise en conformité des villes portuaires tant vis-à-vis des standards fonctionnels et sécuritaires internationaux que par rapport aux objectifs du marketing territorial, alors qu'il leur faudrait plutôt chercher à se référer plus clairement à leur identité maritime. En outre, elle ne résout pas la question complexe de la relation entre la ville et le port, c'est-à-dire celle de leur interface urbaine. Au contraire, elle confirme, à travers une caricature de réponse architecturée, la victoire de l'une sur l'autre, alors même que cette réponse rend compte en réalité d'un échec à les faire se connecter, s'enrichir et s'interpénétrer de façon à générer une certaine diversité formelle et fonctionnelle. Si l'urbanité se comprend comme le produit du croisement entre densité et diversité<sup>8</sup>, la métropole portuaire contemporaine en manquerait donc singulièrement.

Dans un contexte économique marqué par la conteneurisation, devenue la norme en matière de transport de marchandises et l'un des leviers majeurs de la globalisation<sup>9</sup>, comment les territoires portuaires se sont-ils organisés et comment la production d'architecture a-t-elle évolué au cours de la période contemporaine ? « Otage » ou « vitrine » de la mondialisation, l'architecture dispose-t-elle d'une réelle autonomie conceptuelle ou bien subit-elle tout particulièrement les injonctions du marché international ? Dans ce cadre, quel est le devenir du patrimoine industriel et maritime des métropoles portuaires ? S'agissant d'un héritage étroitement lié à leurs activités originelles (quais, entrepôts, systèmes de manutention, gares maritimes...), de bâtiments historiques protégés, d'édifices réalisés lors de la Reconstruction ou construits plus récemment sur des sites libérés par la délocalisation des fonctions maritimes ou portuaires, la morphologie des métropoles portuaires interroge les configurations architecturales que peut produire à l'échelle locale la mutation des formes urbano-portuaires à l'échelle mondiale.

La métropole portuaire constitue un poste d'observation qui permet de comprendre à quel point cette évolution est protéiforme et demeure davantage liée à leur histoire particulière qu'on ne le croit. Les expériences de Gênes, du Havre et de New York – choisies pour les décalages qu'elles proposent, tant en termes d'échelle que d'héritage urbain – nous permettront d'approcher l'évolution de l'urbanité de ces

---

<sup>8</sup> Selon la formule du géographe Jacques Lévy, M. Roncayolo (dir.), (2003), *De la ville et du citoyen*, Marseille, Parenthèses (coll. Savoirs à l'œuvre), 127 p.

<sup>9</sup> Cf. P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 87-106.

métropoles depuis un demi-siècle de façon nuancée, au-delà des formules convenues sur la production d'une architecture standardisée, de l'exploitation touristique du patrimoine ou de la mise en œuvre de « grands projets » plus ou moins stéréotypés. Le parti pris de la « mise en intrigue » de ces métropoles portuaires à des fins de cohésion politique ou sociale, à travers des « grands récits » mobilisateurs – dont il conviendra d'interroger l'origine et les motivations réelles – contribue à gommer les récits plus fragmentés, sans doute plus authentiques, qui prévalaient dans les villes portuaires. Il interroge le rôle joué par les acteurs des territoires portuaires et questionne les représentations qu'ils manipulent. Si la mondialisation, en tant que discours dominant, intervient incontestablement comme un « levier » efficace de reconversion et permet de produire une mise en scène avantageuse du futur, elle interpelle également le temps long qui a construit ces villes comme autant de « portes du monde ». Elle rappelle également le fait que leur diversité formelle n'a pu se concevoir qu'au regard d'une forte identité maritime et urbaine, à la fois ancrée et cosmopolite.

Ce travail de doctorat s'efforce de témoigner d'un parcours, nourri de déambulations urbaines, de lectures et d'écriture, où l'expérience acquise a d'abord constitué la base d'une expertise pour mieux se muer en désir d'approfondissement puis se formaliser en démarche de recherche. Il a pour propos d'interroger la mise en tension entre les « grands récits » proposés comme horizon global aux populations des métropoles portuaires et d'autres récits plus sensibles, menés au plus proche du terrain, « à fleur d'eau ». L'objectif de cette mise en tension est de proposer une lecture de ville appropriée à ces espaces singuliers dont il convient d'interroger davantage l'identité – ou les identités. La présente thèse entend ainsi proposer, dans une logique pluridisciplinaire et transversale, une contribution originale à l'histoire de la mondialisation des métropoles portuaires depuis le milieu du XX<sup>e</sup> siècle et à la compréhension des formes urbaines qui en témoignent dans toute leur singularité.

# GENESE D'UN PARCOURS

## 1. Une histoire particulière

La question de l'urbanité des villes portuaires accompagne mon itinéraire personnel et professionnel depuis de nombreuses années. Je m'en suis approché tout d'abord, de façon empirique au départ, à travers mon expérience de journaliste et notamment, à la fin des années 1980, comme directeur et rédacteur en chef d'une agence de presse spécialisée dans l'information urbaine<sup>10</sup>. À l'occasion d'une rencontre organisée à Barcelone par l'Association internationale villes & ports (AIVP), en décembre 1989, j'ai ainsi rédigé un tout premier article consacré à cette question, intitulé « La mer est entrée dans la ville »<sup>11</sup>. Cette opportunité de réflexion s'est traduite au final par un investissement de vingt-cinq ans, élargissant la question de l'espace maritime pour l'étendre à l'urbanisme, à l'architecture et au patrimoine portuaires, sans ignorer le contexte économique ou les modèles culturels dans lesquels les villes portuaires se transforment ou bien déclinent. Cette approche ouverte m'a permis de nouer des contacts avec des acteurs locaux comme avec des chercheurs spécialisés dans ces thèmes, et d'approfondir mes connaissances puis mon expertise dans ce domaine. J'ai ainsi publié, au fil des années, de nombreux articles, enquêtes ou reportages, finançant l'essentiel de ce parcours par mes publications ou par des commandes passées par des services de l'État ou de collectivités territoriales.

Les voyages nécessaires à une prise en compte plus complète du sujet m'ont permis d'élargir ma perspective initiale en la dotant d'une vision internationale. J'ai ainsi pu visiter et étudier, dans le cadre de mes activités professionnelles, une cinquantaine de villes portuaires en Europe, en Amérique latine et du Nord, en Asie du Sud-Est et en Afrique du Nord. Ces investigations ont suscité chez moi un désir d'écriture et de partage de l'imaginaire maritime et portuaire qui s'est ainsi constitué. Cette mise en perspective a eu pour résultat, au début des années 2000, la publication d'un premier ouvrage<sup>12</sup>, paru dans une collection (les *Carnets de ville*) créée à mon initiative avec le soutien de Denis Pryn, directeur des éditions L'Harmattan, et consacrée à la notion de récit urbain<sup>13</sup>. Cette collection affichait un objectif ambitieux, celle de renouer avec

---

<sup>10</sup> Tramway - agence d'informations urbaines (1988-1997), créée sous forme coopérative avec trois autres journalistes de presse écrite.

<sup>11</sup> *Urbanismes & Architecture* n°235, mars 1990, p. 14. [Voir volume 2]

<sup>12</sup> P. Gras, (2003), *Ports et déports ; de l'imaginaire des villes portuaires*, Paris, L'Harmattan, 164 p.

<sup>13</sup> Vingt-quatre ouvrages sont parus sous ma responsabilité dans cette collection entre 2002 et 2010 : <http://www.editions-harmattan.fr/index.asp?navig=catalogue&obj=collection&no=349>

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.

*Entre « dérives », cinéma du mouvement et lecture critique du paysage*

Cet imaginaire me tient toujours à cœur, car il est indissociable d'un certain « usage du monde »<sup>14</sup> dont je me sens héritier, dont il constitue en quelque sorte la métaphore. Cet usage m'est apparu 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, dans un continuum espace/temps cohérent, les sensations, les émotions, les intuitions, mais aussi des analyses historiques ou urbaines plus informées et des enseignements que l'on peut tirer de marches ou d'errances urbaines répétées, guidées par le seul désir de découverte et de compréhension du paysage maritime et portuaire. La déambulation, accompagnée de prise de notes en marchant ou d'un travail photographique spécifique, a été dans cette démarche initiale le point focal de ma méthode. Le lien entre la vitesse de déplacement dans l'espace et l'écriture qui en témoigne, en fonction de protocoles liés à la notion de projet et d'acteur, a souvent été pointé. Il ne s'exprime jamais aussi bien que dans la perspective du cinéma néoréaliste italien ou dans l'œuvre de ses successeurs où le mouvement du corps est au cœur de l'action, comme pour Wim Wenders dans *L'Ami américain*<sup>15</sup>, Wong Kar-Wai dans *Chungking Express* ou encore Nanni Moretti, qui parcourt Rome l'été, en toute liberté mais selon des parcours mémoriels précis, au volant de son scooter dans les longs-métrages *Caro Diario* et *Aprile*<sup>16</sup>. Ma propre logique s'en est nourrie. Elle peut aussi s'apparenter à des héritages aussi différents que celui des Situationnistes – dont les dérives organisées ont inspiré mes itinérances urbaines et portuaires, les ouvrant à des formes de réactivité plus organisées – ou les parcours d'écrivains « arpenteurs de villes » comme Walter Benjamin<sup>17</sup>, Stefan Zweig<sup>18</sup>, Nicolas Bouvier, Régine Robin<sup>19</sup> ou Jean Rolin<sup>20</sup>.

---

<sup>14</sup> Au sens de Nicolas Bouvier, (1963), *L'usage du monde*, Genève, Librairie Droz (rééd. 2013, 376 p.).

<sup>15</sup> Sorti en salles en 1977, il se déroule en partie dans les quartiers portuaires de Hambourg.

<sup>16</sup> *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.

<sup>17</sup> W. Benjamin, (1939), *Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle ; Le livre des passages*, 1989, Paris, Le Cerf, 976 p.

<sup>18</sup> Cf. notamment « Le rythme de New York » (1911, 2011), *Pays, villes, paysages*, Paris, Le Livre de Poche, 254 p. (1<sup>ère</sup> édition trad. fr., Belfond, 1999).

<sup>19</sup> R. Robin, (2009), *Megapolis ; les derniers pas du flâneur*, Paris, Stock, 402 p.

<sup>20</sup> J. Rolin, (2005), *Terminal Frigo*, Paris, P.O.L., 250 p.

Ces parcours construits n'ignorent ni l'urgence du moment ni l'inquiétude de comprendre l'espace, d'interpréter les lieux et de traduire la qualité d'une rencontre, qu'elle ait été passagère ou plus durable. Dans ces lectures portuaires, comme l'écrit Zweig, « il n'y 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 incompréhensibles »<sup>21</sup>. L'architecture et l'ambiance même des villes portuaires paraissent s'imprégner de 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 vivre. »<sup>22</sup>

Ces expériences littéraires sensibles ont assurément enrichi ma vision. La ville portuaire tout entière, son énergie, ses contradictions, la violence de ses paysages ou des rapports sociaux qu'elle abrite parfois, ont marqué mon regard, l'invitant à davantage de perspicacité et de lucidité, intégrant peu à peu dans une structure de pensée plus cohérente les « lectures de ville » explorées spontanément à l'occasion de mes premiers voyages.

## 2. De l'expérience à l'expertise

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 connaisseur. 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 le début des années 1970, la plupart des agences travaillant dans ce domaine au bénéfice des collectivités territoriales françaises<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> S. Zweig, (1911, 1999), « Le rythme de New York », p. 13.

<sup>22</sup> N. Bouvier, (1999), *op. cit.*, p. 79-80.

<sup>23</sup> [www.fnau.org](http://www.fnau.org)



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, j'ai pu acquérir pendant une vingtaine d'années, entre 1993 et 2012, un regard d'expert en matière de politiques territoriales, d'aménagement et d'urbanisme, ainsi qu'une bonne connaissance des réalités des métropoles portuaires. Deux numéros hors série réalisés pour le compte de la FNAU m'ont ainsi permis d'approfondir mes analyses sur les villes portuaires, en m'appuyant sur des entretiens avec des acteurs locaux, des visites sur le terrain ou des ateliers de travail dont j'étais chargé de la synthèse rédactionnelle : le premier, publié en 2007 à l'occasion de la 27<sup>e</sup> rencontre nationale des agences d'urbanisme à Dunkerque<sup>24</sup>, le second paru en 2009 pour la 29<sup>e</sup> rencontre organisée au Havre<sup>25</sup>.

### *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 et inspectrice générale de l'environnement Ariella Masboungi, nommée Grand prix national de l'urbanisme en 2016<sup>26</sup>. Ces ateliers concernaient fréquemment des métropoles portuaires – notamment Gênes, Anvers, Bilbao ou encore New York. Ils m'ont permis sur une période assez longue, entre 2000 et 2011, 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 dossiers<sup>27</sup>, tout en développant un appareil critique sur ces thèmes. 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-port »<sup>28</sup> au titre de membre du conseil scientifique. Je me suis 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 :

---

<sup>24</sup> « Dunkerque. Créa'cité ; l'innovation urbaine en débat », *Urbanisme* hors série n°31, mars 2007, 72 p.

<sup>25</sup> « L'appel du large ; de la ville au grand territoire », *Urbanisme* hors série n°35, janv.-fév. 2009, 72 p.

<sup>26</sup> <http://www.territoires.gouv.fr/les-ateliers-projet-urbain>

<sup>27</sup> Cf. notamment P. Gras, (2011), « Reconstruire New York : une thérapie de choc et de charme », *Urbanisme* n°380, sept.-oct.

<sup>28</sup> FNAU/Club territoires maritimes), (2011), Paris, FNAU, 76 p. Éditions en français, en anglais et en espagnol.

« 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 portuaire. »<sup>29</sup>

Cette culture portuaire constituait alors en elle-même un objet à définir, tant elle m'apparaissait 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 urbain »<sup>30</sup>. Intégrer cette dimension mémorielle m'est apparu 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 mais aussi comme un partenaire des réflexions sur le devenir des espaces portuaires. J'ai dès lors été associé à diverses rencontres, séminaires et conférences internationales, où j'ai pu intervenir et faire valoir mes analyses. Ce fut le cas notamment en 2011 à Gênes, lors de la IX<sup>e</sup> Biennale des villes et des urbanistes<sup>31</sup> puis au musée maritime de Dunkerque, où je suis intervenu à la demande du maire de la ville à l'époque, Michel Delebarre, sur les évolutions possibles du port dans le cadre de la concurrence entre les places portuaires et des effets de la mondialisation<sup>32</sup>. La constitution de réseaux personnels et professionnels, en lien avec les communautés universitaires et les partenaires des différents sites, m'a été également précieuse pour renforcer et pérenniser cette expertise, comme à Buenos Aires, à l'occasion de la XII<sup>e</sup> conférence mondiale de l'AIVP, où j'ai eu l'occasion de présenter l'état de mes réflexions, ou avec le réseau RETE (association internationale pour la collaboration entre ports et villes basée à Venise), dont les animateurs m'ont confié, en 2013, l'animation et la rédaction d'une rubrique permanente de leur site Internet. Intitulée « Périscope », cette rubrique est alimentée par des chroniques sur des thèmes touchant au devenir des métropoles portuaires ou encore à la recomposition des *waterfronts*<sup>33</sup>.

---

<sup>29</sup> *Op. cit.*, p. 22.

<sup>30</sup> Cf. la présentation du Programme Identités et territoires des villes portuaires (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles), sous la responsabilité de M. Figeac et B. Marnot, Centre d'études des mondes modernes et contemporains - <http://cemmc.u-bordeaux3.fr/ports.html>, mis en ligne en septembre 2011 [consulté le 24 mars 2017].

<sup>31</sup> « *Le metropoli portuali, passerelle verso il terzo millennio* », communication lors du workshop « *The Role of Ports as Territorial Gateways* », Gênes, 16 septembre 2011, 10 p.

<sup>32</sup> Communication « Les villes portuaires, laboratoires de la mondialisation ? », Musée portuaire de Dunkerque, 15 avril 2011, 16 p.

<sup>33</sup> Articles disponibles en français et en anglais sur le site [www.portusonline.org](http://www.portusonline.org)

### 3. De l'expertise à la recherche

Fort de cette expertise, qui a permis à la fois de nouvelles rencontres enrichissantes et une plus large diffusion de mes écrits dans les milieux professionnels, j'ai décidé d'approfondir l'analyse des phénomènes de crise et des mutations économiques, sociales et urbaines, considérables en France comme au plan international, qui ont affecté les villes portuaires dès les années 1950-60 aux États-Unis et au Canada puis, à partir des années 1970-80, en Europe et dans le reste du monde. Ce travail de recherche m'a permis de stabiliser le corpus de références et 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<sup>e</sup> siècle. Il m'a mobilisé plusieurs années, au cours desquelles j'ai alterné voyages d'étude, phases réflexives et périodes d'écriture. Cette nouvelle phase a abouti à la parution d'un second ouvrage thématique<sup>34</sup>, récompensé par une mention au Prix de l'Académie de Marine en 2011 et traduit en langue italienne deux ans plus tard<sup>35</sup>. Elle traduit à mes yeux une étape importante dans la réflexion menée au cours de la décennie précédente. Elle prend en compte le 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 monde »<sup>36</sup> à la condition qu'elles sachent tout 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.

#### *De nouvelles activités en lien avec l'animation de la recherche*

Mes activités d'enseignement et de recherche se sont fortement développées au cours de la période qui a suivi cette parution. En septembre 2012, après avoir enseigné dix ans comme chargé de cours contractuel à l'Institut d'urbanisme de Lyon, j'ai été recruté par l'École nationale supérieure d'architecture de Lyon (ENSAL) en qualité de maître-assistant associé dans le champ disciplinaire Villes et Territoires. J'y enseigne l'histoire de l'architecture et des formes urbaines ainsi que l'analyse de la métropolisation et de ses effets en matière architecturale et urbaine. Je co-dirige également, depuis 2013, le séminaire de Master « Métropoles fluviales et portuaires », au sein duquel j'ai construit une comparaison critique des modèles de recomposition

---

<sup>34</sup> P. Gras, (2010), *Le temps des ports ; déclin et renaissances des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, 298 p.

<sup>35</sup> Sous le titre *Storia di porti. Declino e rinascita delle città portuali*, Bologne, Odoja, 2013, 336 p.

<sup>36</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 18.

urbaine des *waterfronts* développés au plan international depuis un demi-siècle. Enfin, j'ai intégré dès sa création comme chercheur associé le laboratoire Lyon Architecture Urbanisme Recherche (LAURE) mis en place au sein de l'ENSAL<sup>37</sup>. J'y suis chargé depuis 2015 de développer l'un de ses quatre axes de recherche, « Métropolisation et environnements habités », et d'animer les « Cafés du Laure » qui constituent un lieu d'échange et de débat associant chercheurs, doctorants et professionnels.

Les questions liées à la pérennité du patrimoine fluvial et portuaire, dans le cadre de l'analyse des mutations urbaines des cités portuaires, ont émergé de façon plus précise au cours de la dernière période, sous l'influence de collègues impliqués dans les questions patrimoniales. J'avais séjourné à New York pendant l'été 2011, à l'occasion d'un voyage d'étude organisé par le ministère de l'Écologie et du Développement durable dans le cadre de l'un des Ateliers Projet urbain évoqués plus haut. J'avais pu observer à cette occasion la complexité de la relation de cette « métropole globale » avec son héritage industriel et la mettre en connexion avec les phénomènes urbains étudiés jusqu'alors. J'ai formalisé cette réflexion en 2014 sous la forme d'une publication, illustrée par un corpus d'images issues de cette expérience new-yorkaise<sup>38</sup>.

Au printemps 2015, le moment m'a semblé venu de capitaliser ces démarches, de les approfondir et de les présenter sous la forme d'un doctorat sur travaux en histoire des formes urbaines, mobilisant mon expertise et croisant mes recherches avec les approches de la communauté scientifique sur la notion d'« urbanité portuaire »<sup>39</sup>, qui fait l'objet de la présente thèse. J'ai souhaité à cette occasion puiser aux sources explorées au fil des années mais également à de nouvelles sources, les éléments critiques nécessaires pour interroger mon itinéraire et mes réflexions et leur donner une lisibilité et une cohérence d'ensemble dans une perspective pluridisciplinaire.

---

<sup>37</sup> Créé par intégration de l'ancien Laboratoire d'analyse des formes de l'École d'architecture de Lyon, lors de sa mise en place en janvier 2014 et rattaché depuis à EVS (Environnement, ville, société) - UMR 5600 du CNRS.

<sup>38</sup> P. Gras, (2014), *New York Factories*, San Francisco, Blurb Publ., 96 p.

<sup>39</sup> Th. Baudoin, M. Collin, C. Prelorenzo (dir.), (1997), *Urbanité des cités portuaires*, Paris, L'Harmattan (coll. Maritimes), 402 p.

#### 4. Délimitation du sujet et outils opératoires

Le thème général des travaux menés jusqu'à présent, s'il est fédérateur à mes yeux, reste vaste. C'est pourquoi je me suis proposé d'aborder cet exercice à la façon de « lectures de villes »<sup>40</sup>, interrogeant 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, dont certains éléments ont été intégrés à la liste du Patrimoine de l'Humanité établie par l'Unesco, 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 de délocaliser en quasi-totalité les équipements portuaires au-delà des limites des villes, prolongeant le mouvement dessiné aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, et offrant un foncier disponible et bon marché à des opérations de « reconquête » misant souvent sur une architecture-miroir sans relation véritable avec le(s) territoire(s) concerné(s).

##### *Une relation ambivalente au « déjà là »*

Au cours des deux dernières décennies, néanmoins, une prise de conscience du potentiel, notamment au plan touristique, de ce patrimoine particulier, ainsi qu'une volonté de différenciation entre les territoires reposant sur une architecture spectaculaire et médiatisée, est venue infléchir les stratégies portées par les villes et parfois les autorités portuaires à l'échelle internationale. 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, agit en définitive comme un révélateur des enjeux dont peuvent (ou doivent) se saisir les élus, les aménageurs, les professionnels de la ville et la société civile, y compris les associations à caractère mémoriel et les fondations dont les logiques patrimoniales sont la vocation. Une certaine sélectivité patrimoniale est intervenue au cours des dernières décennies, faisant le lien avec la mémoire portuaire de ces métropoles, mais effaçant parfois du même coup d'autres éléments intéressants, mais certainement moins spectaculaires, de cette histoire ou la capacité de ces villes à préserver leur morphologie urbaine.

---

<sup>40</sup> Selon le terme utilisé par Marcel Roncayolo, (2002), *Lectures de ville ; formes et temps*, Marseille, Parenthèses (coll. Eupalinos), 394 p.

Le terme de « mondialisation » concernant les métropoles est chargé de sens contradictoires. C'est pourquoi il convient de mieux le circonscrire, en même temps que l'on s'attachera à mieux cerner les notions de « métropole » et de « métropolisation ». Ce sera notamment l'objet de la première partie de cette thèse. Disons d'emblée que deux phénomènes 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 des hommes, des marchandises, des capitaux, des idées, voire des modes de vie. Les analystes anglo-saxons lui préfèrent toutefois le terme de *globalization*, apparu plus précisément au cours des années 1970 sous la plume d'économistes américains<sup>41</sup>. Il consiste, dans le sens premier du terme, 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 (qui peut être, en l'occurrence, 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 marché<sup>42</sup>.

La *métropolisation*, pour sa part, ne constitue pas une notion purement spatiale, car elle relève d'un processus socio-économique qui fait 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.

Un troisième phénomène leur est fréquemment associé, touchant plus directement aux espaces portuaires urbains : la *conteneurisation*<sup>43</sup>. Celle-ci 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. La

---

<sup>41</sup> Cf. P. James, M. B. Steger, (2014), "A Genealogy of globalization: The career of a concept", *Globalizations*, vol. 11, n° 4, p. 417-434.

<sup>42</sup> Cf. notamment C. Ghorra-Gobin, (2006), *Dictionnaire des mondialisations*, Paris, Armand Colin, 404 p.

<sup>43</sup> 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.

conteneurisation a participé grandement à l'augmentation du trafic maritime mondial puisqu'elle a rendu plus facile le transport de masse de marchandises de tout type 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, au point de susciter l'inquiétude des autorités portuaires et même de l'OCDE<sup>44</sup>. 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 historiques des villes portuaires au bénéfice de terminaux dédiés, en partie automatisés aujourd'hui, situés à distance des villes, avec de fortes conséquences sur l'organisation urbaine.

Pourquoi ce triple mouvement (mondialisation, métropolisation, conteneurisation) touche-t-il en priorité les métropoles portuaires ? Véritables portes du monde, celles-ci offrent un bassin de population et de consommation considérable, ainsi qu'un ensemble de services adaptés à la massification des marchandises facilitée par la conteneurisation. La plupart des grandes métropoles ont ainsi 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, dix-sept sont des villes portuaires et quinze sont des capitales<sup>45</sup>. 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 fait au bénéfice des ports, comme l'affirmait Fernand Braudel, en évoquant principalement la Méditerranée.

### *Le poids du tourisme de masse*

Deux autres phénomènes actuels sont également à prendre en compte dans cette analyse liminaire. Tout d'abord, la croissance exponentielle du tourisme. Celui-ci est devenu l'une des toutes premières activités économiques mondiales<sup>46</sup>. Il polarise sur un nombre limité de territoires une demande d'accueil de croisières et de parcours fléchés sur un patrimoine dûment répertorié et sélectionné. Ses conséquences sont importantes en matière d'organisation des villes, de transports et dans l'organisation de terminaux ou de haltes de croisière au plus près des richesses patrimoniales. Ceci

---

<sup>44</sup> Cf. Olaf Merk, "Will the Mega ship model give way?" - <http://www.worldcargonews.com/html/w20160310.872723.htm>, publié le 10 mars 2016 [consulté le 30 juin 2016].

<sup>45</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*

<sup>46</sup> Source : Baromètre de l'Organisation mondiale du tourisme (2015).

a pour effet, comme dans le cas de Venise, de fragiliser la structure de la ville, construite sur des pilotis en bois, de porter son patrimoine au bord de la saturation et d'excéder les riverains, qui manifestent fermement leur désaccord avec cette stratégie de rapprochement « au plus près » des navires de croisière et de leurs passagers. D'autre part, les questions touchant au réchauffement climatique et au développement durable viennent impacter directement 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 urbanisés<sup>47</sup>.

Dans le contexte d'une lecture de la mondialisation s'inscrivant dans la crainte d'une standardisation de la production architecturale et urbaine et de la mise en danger de son patrimoine, le devenir des métropoles portuaires passe par une reconquête de leur mémoire maritime ou fluviale et de leur héritage ancien ou moderne. La nostalgie n'a certes guère d'espace dans l'univers conteneurisé des grandes places portuaires. Mais la mémoire portuaire 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.

## 5. Approche méthodologique et choix des terrains d'étude

De façon plus formelle, la méthodologie employée pour mener à bien ce travail de doctorat s'appuie sur la mise en tension de deux approches :

- une analyse des « grands récits » proposés comme horizon global aux habitants par les acteurs des métropoles portuaires et se traduisant par des réponses mondialisées en termes de formes architecturales et urbaines, qu'il conviendra de déconstruire ;

---

<sup>47</sup> Cf. L. Fabian, P. Vigano (dir.), (2010), *Extreme city, climate change and the transformation of waterscape*, Venezia, IUAV, 289 p.



- une lecture sensible des formes urbaines des métropoles portuaires, se traduisant par une capacité à faire émerger des récits alternatifs permettant de construire une histoire plurielle des territoires portuaires, et donnant place à une réflexion sur les identités de ces territoires.

La déconstruction-reconstruction des récits constitue un choix méthodologique et un prisme d'analyse privilégié pour analyser – et sans doute contredire – le discours sur les impacts indifférenciés de la mondialisation et la normalisation des formes urbaines des métropoles portuaires. Comme le suggère Paul Ricœur, la distinction entre récit historique et récit fictionnel réside « dans la nature du pacte implicite passé avec le lecteur »<sup>48</sup>. Il sera donc 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 explique, à l'inverse, « la relation d'interdépendance qui existe entre la lecture du passé, la manière dont le présent est vécu et les attentes assignées au futur »<sup>49</sup>, que l'on retrouve dans les « grands récits ».

### *Trois « modèles », trois échelles*

Cette démarche prendra pour exemples trois types de métropoles portuaires, d'origines et d'échelles différentes, choisies parmi un panel plus large pour leur exemplarité et la qualité des « grands récits » qui les concernent ou les ont concerné :

- en France, *Le Havre*, premier port français (hors hydrocarbures) mais ville de taille moyenne, intégrée à un ensemble beaucoup plus vaste lui donnant un caractère métropolitain, celui d'Haropa (port du Havre-Rouen-Paris) et de la vallée de la Seine, à partir des réflexions menées dans les années 2000 par l'architecte urbaniste Antoine Grumbach sur le Grand Paris<sup>50</sup>, et où la figure d'Auguste Perret dominera le discours sur la patrimonialisation d'une ville à la recherche d'une nouvelle image ;

---

<sup>48</sup> P. Ricœur, (1955), *Histoire et vérité*, (rééd. Paris, Le Seuil, 2001), p. 394.

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> « Seine Métropole ; Paris, Rouen, Le Havre », consultation internationale du Grand Paris, fév. 2009.

- en Europe méditerranéenne, *Gênes*, premier port d'Italie et métropole de taille intermédiaire, marquée par sa contribution à la découverte du Nouveau Monde, par l'émergence d'une mondialisation précoce de ses activités et par son histoire industrielle et post-industrielle, où l'architecte Renzo Piano jouera à la fois le rôle de révélateur et d'acteur des mutations urbaines à partir de la fin des années 1980 ;

- et enfin, sur « l'autre rive » de l'Atlantique, *New York*, métropole globale par excellence selon la définition de Saskia Sassen<sup>51</sup>, dont les activités portuaires ont été largement délocalisées hors des cinq *boroughs* d'origine<sup>52</sup> et où le « grand récit » de la reconquête programmée des espaces aquatiques et fluviaux, porté par le maire Michael Bloomberg au tournant du XXI<sup>e</sup> siècle, s'apparente nettement au retour d'une « nouvelle frontière » à conquérir.

Pour ces raisons diverses, ces trois métropoles offrent un paysage illustratif des conséquences contrastées de cette 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 été confrontées, en tout ou partie, au déplacement de leurs activités industrialo-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 contrastées en termes de politiques publiques. Enfin, les trois villes ont entrepris ou développé des stratégies urbaines, économiques ou patrimoniales différenciées visant à prendre en compte cette réalité dans leurs politiques ordinaires, au sein desquelles les « grands récits » évoqués trouvent place ou bien constituent un levier d'action efficace.

---

<sup>51</sup> S. Sassen, (1996), *La ville globale : New York, Londres, Tokyo, Paris*, Descartes & Cie, 533 p.

<sup>52</sup> Manhattan, le Bronx, Brooklyn, Queens et Richmond (aujourd'hui Staten Island), réunis en 1898.

### *Gênes, « ville jetée à la mer »*

Gênes est la plus ancienne et la plus caractéristique de cette étude. « Ville jetée à la mer »<sup>53</sup>, adossée aux premières pentes de l'Apennin, Gênes a construit sa fortune sur sa relation à la mer alors que rien ne prédisposait, 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<sup>e</sup> siècle a entraîné la disparition ou la délocalisation d'un certain nombre d'activités économiques et contraint la ville à tenter de réaménager son front de mer et sa vieille ville paupérisée, en s'appuyant sur un événement majeur, la célébration du 500<sup>e</sup> anniversaire du départ de Christophe Colomb vers le Nouveau Monde (1492) et sur le « grand récit » qui en sera fait à ce moment-là. L'architecte génois Renzo Piano est chargé de la recomposition urbaine de cette partie de la ville. Il prend l'option d'une double stratégie, mise en œuvre dans la perspective des événements de 1992 : 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 visités 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 en Europe méditerranéenne<sup>54</sup>. 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, ville-port par deux fois reconstruite*

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 historiques traditionnelles. C'est ainsi qu'à chaque étape de son développement, nombre de projets d'urbanisme, tous 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 ville sont adaptés aux besoins d'une économie prospère tournée vers l'Amérique, dont elle est « la première frontière »<sup>55</sup>. Les bombardements de septembre 1944 ayant fait tragiquement place nette, on peut imaginer que cette utopie en marche s'est finalement réalisée. Mais la reconstruction,

---

<sup>53</sup> Selon l'expression de J. Heers, (1961), *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle ; activité économique et problèmes sociaux*, Paris, Sevpen & Ephé, 741 p.

<sup>54</sup> Cf. Ariella Masbounji (dir.), Frédérique de Gravelaine, (2004), *Penser la ville par les grands événements : Gênes*, Paris, Éditions de La Villette (coll. Projet urbain), 114 p.

<sup>55</sup> Selon les termes d'Armand Frémont, (2009), *La mémoire d'un port ; Le Havre*, Paris, Arléa, 299 p.

confiée à Auguste Perret, va prendre paradoxalement 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 nullement accoutumés. Leur réaction, hostile au départ, construira une sorte de déni collectif de la modernité que seule l'inscription du centre-ville sur la liste du Patrimoine de l'Humanité par l'Unesco, en juillet 2005, viendra rééquilibrer au bénéfice d'une image nouvelle. Un nouveau « grand récit » s'esquisse à partir de cette inscription. On prend 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, viendra interroger l'évolution urbaine de la ville et son identité réelle.

### *New York, un patrimoine industriel méconnu lié à l'eau*

La métropole américaine reste méconnue en ce qui concerne son patrimoine fluvio-maritime et portuaire. Jusqu'à une date récente, et en particulier le 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 élites<sup>56</sup>. À l'heure actuelle, et depuis la prise de conscience de l'intérêt – 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 bientôt des logements luxueux et des bureaux au nord de l'East River. New York reste paradoxalement une ville de petites industries, mais sans que cette réalité n'apparaisse au grand jour. Et, à l'inverse, le patrimoine qui témoigne de l'ancienne puissance industrielle de la ville, connaît un regain de faveur auprès des élites et des classes moyennes. Il sert d'attracteur vis-à-vis d'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 début 2014 au bénéfice d'une équipe politiquement radicale a entraîné une volonté de rééquilibrage social et de justice territoriale dans la conduite des politiques publiques<sup>57</sup>.

---

<sup>56</sup> Cf. Masbouni A., Cohen J.-L., (2014), *New York, réguler pour innover. Les années Bloomberg*, Marseille, Parenthèses, 224 p.

<sup>57</sup> P. Gras, (2014), « La recomposition du waterfront new-yorkais entre patrimoine, gentrification et mobilisation sociale », *Urbanités* n°4 – [www.urbanités.fr](http://www.urbanités.fr), mis en ligne le 13 novembre 2014.

Sur la base de ces trois « lectures de villes » s'intéressant à la période allant de la fin de la Seconde Guerre mondiale au début du XXI<sup>e</sup> siècle mais qui puise également ses ressources dans une histoire urbaine plus longue, ce travail s'efforce de mettre en parallèle les destins vécus et les stratégies développées par les acteurs de métropoles portuaires confrontées aux impacts de la mondialisation pour en dégager les invariants, mais aussi la diversité des réponses adoptées par les acteurs métropolitains. Leur transformation urbaine repose effectivement sur de « grands récits » fédérateurs : le 500<sup>e</sup> 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 la « nouvelle frontière » proposée par Michael Bloomberg aux New-yorkais. Il s'agit de déconstruire ces visions quelque peu messianiques au bénéfice d'une approche mobilisant des récits menés au plus proche de ces mutations et du vécu des habitants. Cette lecture permettra 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. Cette mise en perspective interrogera l'architecture, le patrimoine et le paysage urbain des trois métropoles, tant il est vrai que leur intrication est caractéristique de la mise en compétition globale entre les métropoles sous l'effet de l'accroissement de la mobilité liée au tourisme et de la mondialisation des échanges. Elle justifie le terme de « laboratoire » employé pour qualifier cette observation. Enfin, elle s'efforce d'apporter aux limites des études monographiques sur les métropoles portuaires qui sont désormais nombreuses, une capacité comparative et une lecture sensible des espaces urbains à des échelles infra-métropolitaines, permettant de faire davantage le lien entre l'imaginaire portuaire et la réalité des usages que le monde contemporain et ses principaux acteurs en font. Nourrie de références littéraires autant que des résultats d'un « arpentage » des espaces portuaires sur la longue durée, et s'appuyant sur la connaissance de leur origine et de leur évolution, la présente thèse vise à affirmer un regard critique sur les mutations de l'urbanité portuaire qui contribue à en renouveler à la fois la forme et le sens, s'attachant à restituer l'esprit des lieux. Au final, comme le suggère Ola Söderström<sup>58</sup>, il s'agit de construire une anthropologie de la mondialisation des espaces urbains ou du moins d'y participer d'une façon sensible.

---

<sup>58</sup> Professeur de géographie sociale et culturelle à l'Université de Neuchâtel (Suisse). Cf. notamment le dossier « Modèles urbains », *Urbanisme* n°383, mars-avril 2012.

## 6. Références et état de la question

Pour construire ce regard, les références mobilisés apportent incontestablement un certain nombre d'acquis<sup>59</sup>. En matière d'urbanité, les travaux de Jacques Lévy et de Michel Lussault apportent non seulement des définitions précises, mais aussi une ouverture sur des questions touchant plus largement à la place du monde urbain dans la société contemporaine. La distinction entre « urbanité » et « citadinité » a été formalisée dans leur *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* dès 2003. Dix ans auparavant, le dictionnaire de référence de la géographie française, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, coordonné par Roger Brunet, Robert Ferras et Hervé Théry (1992), ignorait la citadinité et ne consacrait que quelques lignes à l'urbanité comme le « caractère de ce qui est urbain » ou bien, reprenant un sens commun, comme équivalent de « civilité ».

En revanche, concernant les métropoles portuaires à proprement parler, les sources sont plus rares, à l'exception, dans les années 1990, du travail précurseur de Jean-Lucien Bonillo, André Donzel et Mario Fabre sur les métropoles portuaires européennes, et de l'ouvrage publié sous la direction de Thierry Baudoin, Michèle Collin et Claude Prélorenzo et consacré à l'urbanité portuaire, qui permet de comprendre, selon l'analyse des auteurs, comment « les cités portuaires, parce qu'elles sont les plus directement confrontées à la mondialisation, s'affirment comme des lieux majeurs des nouvelles relations du mondial et du local »<sup>60</sup>. Les approches monographiques sont toujours utiles, comme le sont, dans l'excellente collection « Portraits de ville » éditée initialement par l'Institut français d'architecture et reprise par la Cité de l'architecture et du patrimoine en 1991, ces ouvrages très illustrés, écrits par des spécialistes qui « racontent les effets des politiques urbaines [...] sur l'espace physique de la ville et de son territoire »<sup>61</sup>. Cette collection a déjà accueilli une quinzaine d'ouvrages consacrées à ces métropoles singulières (Gênes, Hambourg, Barcelone, Buenos Aires, Rotterdam, Marseille, Tokyo, New York, Tokyo ou encore Shanghai) parmi les quelque trente titres publiés depuis 1983. De telles monographies sont toutefois difficiles à intégrer telles quelles à un modèle de type comparatif.

---

<sup>59</sup> Par commodité, l'ensemble des ouvrages mentionnés dans cette séquence sont référencés dans la bibliographie générale, p. 243 et suivantes.

<sup>60</sup> Th. Baudoin et alii, (1997), *op. cit.*

<sup>61</sup> [http://www.citechaillot.fr/fr/publications/portrait\\_de\\_ville/](http://www.citechaillot.fr/fr/publications/portrait_de_ville/) - Cette collection a reçu le prix spécial du jury du livre d'architecture en 2001.

Concernant les questions touchant à la mondialisation ou à la globalisation, les ouvrages sont fort nombreux. Prenant le relais des historiens issus de l'École des Annales, précurseurs de l'histoire de l'« économie-monde » (Braudel, Gouvert, Labrousse, puis Duby, Le Goff, Burguière), les réflexions collectives à l'initiative de géographes abondent désormais 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 ajouté et le singulier ajouté ont leur importance –, elles contribuent à mieux cerner le concept même de mondialisation dans ses diverses acceptions, désormais fort larges, que les travaux de Laurent Carroué, de Jacques Lévy et de Michel Lussault ont contribué à explorer. Mais c'est également du côté de la philosophie, de la sociologie et de l'anthropologie, avec les réflexions de Thierry Paquot, d'Olivier Mongin ou d'Arnaud Rosset, les écrits initiateurs (dans des genres bien différents) de Pierre Sansot, de Saskia Sassen, ou plus récemment ceux d'Arjun Appadurai et d'Ola Södeström, que le croisement pluridisciplinaire entre histoire sociale, mutations urbaines et mondialisation économique a trouvé de nouveaux développements.

La question des formes urbaines a fait l'objet de nombreux travaux, tant au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, de Camillo Sitte à Raymond Unwin, que tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, de Walter Benjamin à Marcel Roncayolo ou plus récemment Bruno Fortier ou David Mangin. L'articulation avec les formes sociales de la ville a bien été appréhendée par Albert Lévy. Toutefois, comme pour l'analyse de l'urbanité, peu d'ouvrages abordent spécifiquement l'étude des formes urbaines des métropoles portuaires, fussent-elles « sociales », qu'elles soient liées au monde industriel ou à l'appareil de production nécessaire à leur fonctionnement, ou plus généralement aux villes qui les accueillent. L'ouvrage de référence déjà mentionné sur le sujet, publié à la fin des années 1990 sous la direction de Claude Chaline et de Rachel Rodrigues Malta<sup>62</sup>, peut être utilement complété par la plupart des douze ouvrages de la collection « Maritimes », publiée aux éditions L'Harmattan entre 1997 et 2009. Le propos de cette série est d'ailleurs illustratif de la démarche de ses concepteurs, pour la plupart des chercheurs spécialisés issus de différents horizons :

« Mers, ports, fleuves, sont au cœur des mutations qui bouleversent les rapports entre l'espace et les sociétés. La mondialisation de la production, des échanges, les exigences environnementales, les nouveaux modes de vie, placent les sociétés littorales, les acteurs maritimes et portuaires au centre des recompositions en cours. Une culture maritime renouvelée émerge sur les

---

<sup>62</sup> Cl. Chaline (dir.), (1994), *op. cit.*

côtes et dans les cités portuaires du monde entier. Cette collection réunit universitaires, chercheurs, responsables des régions littorales et des villes portuaires, dans une démarche interscience[s] et une approche comparative internationale. »<sup>63</sup>

Enfin, le thème du « récit » en histoire, que l'on a déjà évoqué, a été abordé par de nombreux chercheurs, de Paul Veyne à Paul Ricœur, en passant la relecture postmoderne de Jean-François Lyotard à la fin des années 1970, dont on retrouvera les réflexions dans la deuxième partie de ce travail. 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, plutôt absent de cette mise en perspective, 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 originale. C'est en tout cas l'objet central de notre réflexion. 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, sensible à la poésie des lieux comme à la présence de l'humain. Dans ce domaine, c'est peu dire que le monde imaginaire et métaphorique propre aux *Villes invisibles* d'Italo Calvino m'a inspiré. En s'appuyant sur les qualités de ces travaux, sans se laisser enfermer dans leurs logiques disciplinaires strictes, mais en cherchant au contraire à les croiser, la 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.

---

<sup>63</sup> Extrait de la présentation de la collection dirigée par Thierry Baudoin, Michèle Collin et Jean Rieucou - <http://www.editions-harmattan.fr/index.asp?navig=catalogue&obj=collection&no=241>





## **I. MONDIALISATION ET FORMES URBAINES, UNE (RE)DÉFINITION NÉCESSAIRE**



## 1. Petit précis de mondialisation

Il semble difficile, sinon impossible, d'appréhender la relation entre mondialisation et formes urbaines, et plus encore de chercher à établir un lien supposé de cause à effet sur l'urbanité particulière des métropoles portuaires, sans procéder à une (re)définition de ces termes et donner à chaque item une acception précise dans le cadre de ce travail de recherche. En effet, penser la ville et ses évolutions à travers le prisme de la mondialisation doit permettre de rendre compte avec davantage de pertinence des mutations propres à la ville et à l'urbain – et pour ce qui nous concerne, à la ville portuaire. Nous souhaitons pouvoir dépasser l'idée d'une simple diffusion-banalisation de l'urbain à l'échelle mondiale, vectrice de stéréotypes et de contresens, au profit d'une analyse à la fois plus nuancée et plus construite des effets de ladite mondialisation. Comme le souligne Cynthia Ghorra-Gobin, « intégrer l'idée d'un local qui ne serait plus autonome par rapport au global devient également un moyen de saisir la recomposition de la ville au profit de la figure de la métropole »<sup>64</sup>.

Cette figure de la métropole apparaît extrêmement marquée, dans certains médias, par une vision contemporaine quelque peu dramatisée<sup>65</sup> et trop inscrite dans le court terme. Pourtant, le « temps long » s'impose quand on évoque plus précisément cette figure. Marcel Roncayolo le rappelle : « La métropole est née de la colonisation et des grands mouvements de population à travers la Méditerranée, notamment avec la colonisation grecque à partir du VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C. »<sup>66</sup> « Ville-mère » conformément à son étymologie grecque (*meter*, la mère, et *polis*, la cité), véritable matrice, la métropole institue en effet un lien direct entre colonisation et forme urbaine, à la fois dessin d'un monde et diffusion de ce modèle dans un espace plus vaste.

Cette notion de métropole désigne aujourd'hui communément un ensemble urbain de grande importance qui exerce des fonctions de commandement, d'organisation et d'impulsion sur un territoire et qui facilite son intégration dans le reste du monde. La métropole anime un système urbain plus ou moins complexe, à la hiérarchisation emboîtée. Elle peut être dotée de fonctions spécialisées dans les domaines politique, économique, culturel ou en rapport avec l'innovation. Enfin, ses services à forte valeur ajoutée irriguent une aire plus ou moins vaste selon les échelles considérées,

---

<sup>64</sup> Cf. « S'appropriier le local-global », *Tous Urbains* n°14, juin 2016, p. 8.

<sup>65</sup> Cf. par exemple le dossier « Les villes prennent le pouvoir. Les mégapoles, nouveau moteur de l'économie mondiale », *Courrier International* n°1343-1344-1345 du 28 juillet 2016.

<sup>66</sup> Entretien avec Nicolas Douay, « La Méditerranée à l'heure de la métropolisation », *Territoires méditerranéens*, Marseille, OTM / Université Paul Cézanne, février 2009.

de l'espace régional à l'espace mondial<sup>67</sup>. Quant à la métropolisation, terme qui revient fréquemment dans les discours tendant à expliquer de façon plus ou moins mécanique les mutations des villes en croissance, il ne s'agit pas d'une notion purement spatiale, mais plutôt d'un processus socio-économique selon lequel les villes s'insèrent (ou non) dans un mouvement de globalisation des échanges et des modes de vie. Cela ne veut pas dire que la métropolisation ne se transcrit pas dans des formes spatialisées, mais plutôt que cette question n'est pas univoque. Pour employer le vocabulaire de la Datar<sup>68</sup>, la métropolisation agit de telle façon que « des systèmes urbains entrent dans le concert de l'économie mondiale »<sup>69</sup>.

### *L'avènement d'un « territoire-monde »*

Pour sa part, le terme de mondialisation évoque l'idée d'une unification du temps et de l'espace. Bien que l'on puisse identifier ses origines dans la constitution précoce d'un capitalisme marchand organisé par les cités portuaires du nord de l'Italie et des Flandres dès la fin du Moyen-âge, le concept de mondialisation est associé plus ou moins spontanément aux années 1990-2000. Cette période qui succède immédiatement à la chute du mur de Berlin et à la disparition du monde bipolaire issu de la Guerre froide, se caractériserait par un progrès scientifique et technologique continu ainsi que par l'extension de la libre circulation des hommes, des capitaux, des marchandises, des idées et des modes de vie. « La mondialisation indique l'avènement du territoire-monde en raison de l'intensification des flux, des échanges et de la réduction de l'espace-temps », confirme Cynthia Ghorra-Gobin<sup>70</sup>. C'est donc ce terme qui, de façon assez appropriée, nous permet d'indiquer à quelles notions, géographiques mais aussi intellectuelles nous nous référons en Europe pour qualifier ce nouvel espace-temps. Les grands conflits mondiaux du XX<sup>e</sup> siècle ont en effet devancé la mondialisation des échanges, justifiant une approche géopolitique globale et générant des catégories de référence « qui ont substitué le monde à la pluralité des nations »<sup>71</sup>. De ce fait, le vocable « mondialisation » dans son acception historique courante, a plutôt tendance à caractériser la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle au cours de laquelle cette substitution s'est produite de façon évidente. Malgré un champ lexical qui demeure quelque peu militaire – on parle de « guerre commerciale » à propos

---

<sup>67</sup> Cf. *Géoconfluences*, mise à jour janvier 2017 : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropole>

<sup>68</sup> Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale.

<sup>69</sup> Cf. J.-C. Gallety (coord.), (2012), *Le processus de métropolisation et l'urbain de demain*, Lyon, éd. du Certu (coll. L'Essentiel), n°15, 54 p.

<sup>70</sup> C. Ghorra-Gobin, (2006), *op. cit.*

<sup>71</sup> Isabelle Lefort et Vincent Morinaux (dir.), (2006), *La mondialisation*, Nantes, Éditions du Temps (coll. Questions de géographie), p. 5.

d'une situation de concurrence sévère entre pays –, ce terme cherche à « pacifier » cette notion. Mais c'est dire que le mot est connoté depuis qu'il a été « inventé » :

« Quand un mot nouveau devient populaire, c'est souvent parce qu'il capte la mise en place d'un important changement du monde. Une nouvelle idée doit décrire un nouveau fonctionnement. Ainsi quand le philosophe Jeremy Bentham forge le terme d'*international* dans les années 1780, il saisit son temps, car il éclaire une réalité profonde : l'émergence des États-nations et l'augmentation des relations transfrontalières entre eux. Les gens ne parlaient pas de relations internationales avant cette époque, car l'humanité n'était pas auparavant organisée en communautés nationales et en États territoriaux. »<sup>72</sup>

Il en est de même pour l'usage du mot « mondialisation », qui serait le signe, au tournant du siècle dernier, que « quelque chose de nouveau est apparu »<sup>73</sup>. Il faut probablement rapprocher cette nouveauté d'autres signes qui, dans la société en pleine recomposition idéologique des années 1960-70, transforment des facteurs de crise en opportunités de changement de paradigmes : des concepts comme le « village global », promu par Marshall McLuhan<sup>74</sup>, ou encore la « société du spectacle », analysée par Guy Debord<sup>75</sup>, précédent de peu ce nouveau concept qu'est la mondialisation, tandis que d'autres auteurs critiquent la société du « simulacre »<sup>76</sup> et celle du tout communicationnel. Il est également tentant de faire le lien entre la mondialisation et l'émergence des nouvelles technologies de l'information et de la communication, comme le fait Manuel Castells<sup>77</sup>, avec au premier chef l'apparition d'Internet puis du *world wide web*. Mais l'Internet a été imaginé au milieu des années 1960 par des chercheurs américains, sur la base d'une commande du Pentagone destinée à assurer les communications militaires au cas où une attaque soviétique viendrait à détruire les systèmes de télécommunication des forces américaines. Un tel outil de communication correspondrait donc plutôt « au monde bipolaire marqué par le choc des fronts idéologiques et des limites géostratégiques »<sup>78</sup> qui enferment alors les deux grands blocs mondiaux, États-Unis et Union soviétique, et non à un élargissement « pacifié » de l'espace des échanges économiques au plan mondial. De la même manière, au cours de la dernière décennie, l'irruption de la Chine comme seconde (voire première) puissance mondiale, souvent décrite comme une menace

---

<sup>72</sup> J.A. Schlote, (1997), "Globalization, a critical introduction", J. Baylis, S. Smith (éd.), *The Globalization of world Politics. An Introduction to international Relations*, Oxford, Oxford University Press, 1997, p. 14.

<sup>73</sup> I. Lefort, (2006), *op. cit.*, p. 6.

<sup>74</sup> Cf. notamment ses ouvrages *Understanding Media; The Extensions of Man* (McGraw-Hill, 1964) et *War and Peace in the global Village* (Bantam Books, 1967).

<sup>75</sup> G. Debord, (1967), *La société du spectacle*, Paris, Buchet-Chastel, rééd. 1996, Gallimard-Folio, 208 p.

<sup>76</sup> Cf. Jean Baudrillard, (1981), *Simulacres et simulation*, Paris, Galilée, 235 p.

<sup>77</sup> M. Castells, (1998), *La société en réseaux. L'ère de l'information*, t. 1, Paris, Fayard, 613 p.

<sup>78</sup> I. Lefort, (2006), *ibid.*

pour l'équilibre planétaire, peut être comprise comme une nouvelle étape de la globalisation, à l'instar de l'intégration des BRICS<sup>79</sup> dans le concert des grandes puissances, celles-ci les associant de façon désormais permanente à leurs « sommets » internationaux.

Enfin, cette mondialisation désormais vécue à la plus vaste échelle possible se traduirait par une homogénéisation culturelle sans limites mais revêtant différents atours, donnant également naissance à des néologismes à connotation péjorative (« macdonaldisation », « dysneylandisation » et autres concepts *globish*) permettant de forger à partir de cette homogénéité quelques fers de lance anti-américains. Cette logique recouvre pourtant des phénomènes à la fois globaux et locaux – on évitera le néologisme « glocal »... – qui se traduisent par la « résistance » de dispositifs, de produits ou d'identités locales tout en favorisant un « brassage », une « mixité », voire un « métissage » généralement bienvenus parmi les élites car parés de nombreuses vertus<sup>80</sup>. Cette vision « culturaliste » nous est utile, car elle constitue un moyen de réduction du champ d'incertitudes dans laquelle nous vivons et sans doute aussi, grâce à des recettes éprouvées, une façon de simplifier la complexité<sup>81</sup>. Dans un monde saturé d'informations, mais réductible à quelques images efficaces, la mondialisation agirait comme un catalyseur et permettrait de faire endosser la responsabilité de certains choix économiques et sociaux à des phénomènes « globaux » sur lesquels nul pouvoir n'aurait vraiment prise. Mais cette fonction quasi cathartique est limitée dans ses effets, sinon pour nous aider à prendre conscience en douceur du monde qui nous attend sans doute... « Le temps du monde fini commence », écrivait Paul Valéry.

### *Une mondialisation précoce et progressive*

Dans la pratique, si tel n'est pas encore le cas, il nous appartient de replacer l'émergence du concept de mondialisation dans un espace et une temporalité plus adaptés, pour mieux en circonscrire la pertinence. À l'image du géographe grec Strabon (I<sup>er</sup> siècle), il nous faut donc « reformater » le cadre de départ de l'étude : « Notre mer possède une grande supériorité, et c'est par elle qu'il faut commencer notre tour du monde », écrit-il à propos de la Méditerranée<sup>82</sup>. Berceau de la

---

<sup>79</sup> Acronyme anglo-saxon désignant le Brésil, la Russie, l'Inde, la Chine et l'Afrique du Sud.

<sup>80</sup> Cf. l'ouvrage collectif, (1999), *Mondialisation, les mots et les choses*, GEMDEV, Paris, Karthala, 360 p.

<sup>81</sup> Cf. notamment les travaux du sociologue américain Paul Lazarsfeld (1901-1976) concernant les impacts de la communication et des médias sur la société.

<sup>82</sup> Cité par J. Carpentier et F. Lebrun (dir.), (1998), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Le Seuil (coll. Points), p. 100.

civilisation, la Méditerranée voit en effet prospérer au fil des siècles des empires maritimes toujours plus entreprenants, des Grecs aux Phéniciens, de Carthage à Rome. Cet épanouissement était-il « naturellement » inscrit dans la géographie méditerranéenne ou bien les villes concernées doivent-elles leur apogée à l'étonnante continuité de grands empires orientaux ouverts sur le vaste monde, de Sumer aux Ottomans, sans omettre l'Empire du Milieu ? Rien n'est moins sûr. Fernand Braudel affirme en substance que les prémices d'une mondialisation précoce se constituent dès la fin de l'Antiquité et pendant le haut Moyen Âge, pour devenir manifestes au début de la Renaissance, sur la base d'une étude comparative des conditions de la mobilité sur une très longue période<sup>83</sup>. Il s'appuie principalement sur des analyses économiques, en particulier celles de Ferdinand Fried :

« Si l'on fait état de tous les facteurs, on aboutit à constater que l'espace de l'économie "mondiale" pendant l'Antiquité romaine pouvait être parcourue en quarante ou soixante jours environ, en utilisant les meilleurs moyens de transport [...] Or, de nos jours [en 1939], il faut également à peu près de quarante à soixante jours pour couvrir tout l'espace de l'économie mondiale moderne, si l'on utilise seulement les procédés normaux de transport des marchandises et si l'on néglige les territoires sans importance et dépourvus de moyens de transport. »<sup>84</sup>

Et avant Braudel, ce sont les historiens allemands, toujours spécialistes de l'économie, qui emploient les premiers les termes *welttheater* ou *weltwirtschaft*<sup>85</sup> pour désigner cet espace mondialisé. Ces termes suggèrent à l'historien que *Mare Nostrum*, univers en soi, théâtre du monde et matrice de l'« économie-monde », a longtemps vécu sur elle-même, dans un circuit de soixante jours difficile à dépasser ou à étendre, n'entrant en contact qu'avec l'Extrême-Orient, à l'exemple de Marco Polo et des premiers grands navigateurs chinois – bien que ces échanges ne reposent, au départ, que sur des produits initialement jugés superflus pour le développement des affaires, comme les épices<sup>86</sup>.

---

<sup>83</sup> F. Braudel, (1966), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, tome 2 : Destins collectifs et mouvements d'ensembles*, Paris, Armand Colin (5<sup>e</sup> rééd., Le Livre de Poche, 2014, 800 p.).

<sup>84</sup> F. Fried, (1942), *Le tournant de l'économie mondiale*, Paris, Payot, p. 67-68.

<sup>85</sup> « Théâtre du monde » ou « économie mondiale ».

<sup>86</sup> F. Braudel, (1966), *op. cit.*, p. 28.



La réduction de l'espace-temps suggérée par le terme « mondialisation » s'appuie historiquement sur une amélioration des conditions de déplacement terrestre et de navigation facilitée par les « grandes découvertes » des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles. Ces nouvelles conditions de mobilité vont permettre à la fois de « desserrer » cet espace mondialisé et d'en contracter le temps de parcours. Comprendre l'importance des distances et l'accroissement progressif de ces mobilités permet au passage de considérer de façon plus précise les questions que pose l'extension de l'« économie-monde ». Ainsi, affirme Braudel, la constitution d'un État formalisé dans le cadre de cette « mondialisation » lui impose une véritable « lutte contre l'espace » : un combat qui n'est pas gagné d'avance, comme celui qui est mené par l'empire espagnol au XVI<sup>e</sup> siècle. Cet empire, « mal placé au vu de sa dispersion européenne et mondiale, y a usé le meilleur de ses forces »<sup>87</sup>. Car toute activité nouvelle se heurte « à la résistance de l'espace, y trouve ses contraintes et ses accommodements »<sup>88</sup>. Ainsi les lettres de change, outil majeur de développement du capitalisme marchand, n'échappent-elles pas à cette relative inertie spatiale, d'autant plus qu'aux délais de route viennent s'ajouter les délais de paiement convenus entre le vendeur et l'acheteur de marchandises : « Au début du [XVI<sup>e</sup>] siècle, ces délais, à partir de Gênes, sont de cinq jours pour Pise, six pour Milan, dix pour Rome [...], vingt pour Barcelone [...], deux mois pour Bruges, trois pour Londres... »<sup>89</sup> Pourtant, Pise, par exemple, n'est distant de Gênes que de 175 kilomètres environ, et les deux villes sont plutôt bien reliées tant par voie terrestre que par voie maritime.

De ce fait, dans ce « territoire-monde » de taille encore restreinte, les marchandises se fabriquent avec lenteur, s'attardent dans les magasins, changent de mains plus ou moins vite, et les délais de paiement s'allongent eux aussi. Les marchandises doivent être entreposées, protégées et gérées avec soin et sur une certaine durée, tandis que les transactions financières se poursuivent à distance. Face à ces multiples sources de dilatation du temps, « ce qui favorise ou, au même instant, gêne l'organisation d'un espace rétif »<sup>90</sup> finit par fabriquer une division géographique et sociale du travail. Ce monde d'une soixantaine de jours est bien celui de la *weltwirtschaft*, une « économie-monde » déjà hiérarchisée : « Tout n'y est pas ordonné de façon stricte et autoritaire, mais les grandes lignes d'un ordre s'y dessinent »<sup>91</sup>. Venise, « centre robuste de la

---

<sup>87</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>88</sup> *Ibid.*, p. 33.

<sup>89</sup> Selon K.O. Müller, (1962), *Welthandelsbräuche 1480-1540*, cité par F. Braudel, (1966), *op. cit.*

<sup>90</sup> F. Braudel, *op. cit.*, p. 47.

<sup>91</sup> *Ibid.*

mer intérieure »<sup>92</sup>, s'appuie sur un « réseau » de villes puissantes situées dans son immédiat voisinage, Milan, Gênes et Florence, qui constituent avec elle le « quadrilatère » cohérent de l'essor du capitalisme marchand, en liaison avec son équivalent flamand (Bruges, Anvers et bientôt Amsterdam). Au plan spatial, cette domination « robuste » se traduit par une floraison de constructions et de démarches d'embellissement des villes, comme à Venise, au cours de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, par la transformation décisive des ponts de bois sur les canaux en ponts de pierre, le creusement de puits pour l'eau douce ou encore par l'agrandissement des *loggias*<sup>93</sup> qui supprime les boutiques de tisserands au bénéfice de l'extension du Palais des Doges. À Gênes, la puissance de la cité se manifeste à travers un ensemble de constructions prestigieuses et de palais, mais elle repose surtout sur la finance : au centre du port trône le palais Saint-Georges, dont l'édification a commencé dès 1260 et qui symbolise la puissance du *Banco di San Giorgio*, concentrant les créances de l'État et la plupart des revenus publics de la cité<sup>94</sup>.

Cet étroit « quadrilatère » italien constitue alors la véritable base de développement de l'« économie-monde » depuis la Méditerranée. Venise en est le centre, c'est-à-dire, selon la définition de Braudel, « une région décisive qui donne l'impulsion aux autres et établit, à elle seule, l'unité qui est en cause », en dépit des rivalités, des discordances et des concurrences. Mais plus encore que les Vénitiens, aimantés par la Méditerranée orientale, ce sont les Génois qui tirent le mieux leur épingle du jeu à cette époque :

« Seuls les plus gros capitalistes du temps, les plus habiles, les plus chanceux, les Génois, ont pu organiser les paiements à travers l'Atlantique à partir de Séville [...]. Forcément, plus le commerce se fait au loin, plus la masse d'argent à investir est considérable, plus longtemps elle restera prisonnière du voyage. Le commerce par voie maritime, de Séville en Amérique ou de Lisbonne en Asie, n'aurait pas été possible sans [...] les préalables concentrations capitalistiques de la Haute Allemagne et de l'Italie. »<sup>95</sup>

Ainsi Gênes apparaît-elle très tôt comme la principale référence financière de cette mondialisation qu'on ne sait pas encore bien nommer, mais qui pousse ses feux au-delà du détroit de Gibraltar, devançant des villes sans doute plus puissantes qu'elle mais attirées par d'autres tropismes vers le Levant. Seul le déclin des grandes « cités-États »<sup>96</sup>, à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup>, affectera la puissance de Gênes,

---

<sup>92</sup> Selon les mots d'Alberto Tenenti, *Cristoforo da Canal* (1962), cité par F. Braudel, (1966), *op. cit.*

<sup>93</sup> Galerie à colonnes soutenant des arcades et ouverte sur l'extérieur.

<sup>94</sup> Poleggi, Grossi Bianchi, (1981).

<sup>95</sup> F. Braudel, (1966), *op. cit.*, p. 36.

<sup>96</sup> Braudel utilise pour sa part le terme d'« États-villes ».

qui verra son prestige diminuer, après celui de Venise ou de Florence, au profit de nouveaux centres de décision. Ceux-ci adopteront des méthodes plus autoritaires, au fur et à mesure de la constitution d'empires puis d'États-nations portées par la concentration démographique et une puissance militaire et financière encore plus coercitive. Ainsi que l'affirme Braudel, les progressions économiques se font toujours, à un moment ou à un autre, au détriment de masses accrues d'hommes, par des « massacres sociaux »<sup>97</sup>.

### *Rendre « global » ce qui faisait « local » ?*

La globalisation des capitaux et la relative brutalité nécessaires au développement d'un capitalisme marchand puissant et efficace à l'échelle internationale ne datent pas des deux premières révolutions industrielles ni même de la troisième, au tournant du XX<sup>e</sup> et du XXI<sup>e</sup> siècles. Elle s'inscrit, elle aussi, dans la longue durée. Le terme lui-même, en revanche, est un américanisme tout à fait contemporain. Le mot *globalization* est en effet apparu pour la première fois dans les années 1970, en Amérique du Nord, sous la plume de chercheurs analysant les mutations de l'économie américaine<sup>98</sup>. Il consiste, dans le sens premier du terme, à rendre « global » ce qui faisait auparavant « local », c'est-à-dire élargir le rayonnement d'un concept à la totalité d'un groupe, d'une activité ou d'une communauté. Dans le monde des affaires et du commerce, la globalisation est le terme qui traduit certainement le mieux l'accélération du phénomène d'internationalisation des transactions commerciales, financières et industrielles. Il fait en effet clairement référence à la métamorphose du capitalisme grâce à la « révolution numérique », qui est son instrument majeur dans un contexte marqué par la libéralisation de tous les aspects de l'économie. Mais en matière spatiale, parler de globalisation revient à revendiquer une sorte de « co-présence simultanée » entre le local et le global, indépendamment de toute référence au principe de proximité ou de voisinage<sup>99</sup>. De nombreux géographes<sup>100</sup> insistent ainsi sur les interactions, les interférences et les ambivalences existant entre les différentes échelles de territoires, que la globalisation a tendance à gommer mais qui perdurent néanmoins. Cette formalisation facilite en tout cas l'appropriation de la relation local-global – que l'on retrouve, à vrai dire paradoxalement, dans nombre de discours sur le développement durable (« Penser

---

<sup>97</sup> Selon l'expression de l'historien Ernest Labrousse, cité par F. Braudel, (1966), *op. cit.*

<sup>98</sup> Cf. James, Steger, (2014), *op. cit.*

<sup>99</sup> C. Ghorra-Gobin, (2006), *op. cit.*

<sup>100</sup> Outre C. Ghorra-Gobin, Magali Reghezza-Ritt, Laurent Carroué ou Michel Lussault sont porteurs, à des degrés divers, de ces analyses.

globalement, agir localement », etc.). Mais elle offre également un prisme intéressant pour comprendre les transformations à l'œuvre dans les métropoles et les territoires au début du XXI<sup>e</sup> siècle. C'est probablement par commodité que les termes « mondialisation » et « globalisation » sont bien souvent confondus – ou employés comme synonymes – dans la littérature courante ou dans les médias. Cependant, la distinction entre les deux est importante, car elle permet de clarifier et de préciser les enjeux et les processus en cours. Dès lors que, bon gré mal gré, les villes s'ouvrent au monde et acceptent le principe d'échanges accrus, en dépit des phénomènes de concurrence qu'exacerbent les formes financiarisées du capitalisme, ces métropoles façonnent en effet une urbanité spécifique, reposant sur des formes et une spatialité inédites à une telle échelle. Ceci pour plusieurs raisons majeures, dont certaines peuvent paraître contradictoires.

### *Un monde « plus fluide » et « plus liquide » ?*

Tout d'abord, le monde serait devenu à la fois plus « fluide » et plus « liquide ». Selon Olivier Mongin, ancien directeur de la revue *Esprit*, qui, dans son ouvrage *La ville des flux*<sup>101</sup>, reprenait sur ce point certaines analyses de Zygmunt Bauman<sup>102</sup>, cette « fluidité » et cette « liquidité » caractérisent à la fois les échanges commerciaux planétaires, dont 90 % s'effectuent par voie maritime, mais aussi les mouvements et la volatilité des capitaux. Entre 1950 et 2000, le volume mondial de marchandises transportées par voie d'eau a décuplé. Mais entre 1995 et 2000, le chiffre d'affaires quotidien des mouvements sur le marché boursier mondial a été multiplié par six. L'instrument physique de cette accélération mondiale des flux est incontestablement la conteneurisation, qui consiste à placer des marchandises transportées 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 et reste le vecteur majeur de la mondialisation des échanges, entraînant avec elle des effets touchant à la fois à nos logiques de consommation, aux modes d'organisation de la production de richesses (le transfert des activités industrielles et la création d'une « usine-monde » en Chine et dans certains pays émergents), et à l'espace ainsi délocalisé. On peut rapprocher le « temps réel » des échanges conteneurisés de l'espace-temps des « soixante jours » décrit par Braudel. Dans l'espace mondialisé actuel, 60 jours, c'est le temps qu'il faut à un porte-conteneurs

---

<sup>101</sup> O. Mongin, (2013), *La ville des flux ; l'envers et l'endroit de la mondialisation*, Paris, Fayard, 696 p.

<sup>102</sup> Z. Bauman, (2007), *Liquid Times: Living in an Age of Uncertainty*, Cambridge, Polity Press, 115 p.

géant chinois pour relier Shanghai à Rotterdam, rentrer à son port d'attache puis effectuer un second voyage aller. Cette comparaison est d'autant plus pertinente qu'il a été établi<sup>103</sup> que cette partie du commerce mondial lié à la conteneurisation est aux mains d'un nombre limité d'acteurs, essentiellement européens ou asiatiques, qui concentrent l'essentiel du trafic et contribuent au renforcement et au contrôle de l'espace-temps mondialisé des transports maritimes jusqu'à un point jamais atteint auparavant.

En troisième lieu, le processus de globalisation touche directement et en priorité les villes portuaires. Véritables « portes du monde », elles offrent un bassin de population et de consommation ainsi qu'un ensemble de services bien adaptés à la massification des marchandises, même lorsque ces villes ne sont pas des métropoles majeures (Gênes, Le Havre, Anvers ou Rotterdam) ni des capitales (New York, Shanghai, Lagos ou Busan). Elles tirent donc davantage parti de la globalisation des échanges. Mais ces métropoles portuaires doivent s'adapter en permanence et accepter, en contrepartie de leur position centrale, de lourdes mutations spatiales et sociales, sous peine de sortir du jeu. Elles apparaissent ainsi particulièrement sensibles à la variabilité des cycles économiques.

Enfin, la conteneurisation a bouleversé la géographie mondiale, à la toute fin du XX<sup>e</sup> siècle, au profit d'une nouvelle hiérarchie des ports. Les places portuaires dominantes, pour l'essentiel asiatiques, qui proposent d'immenses terminaux dédiés à la manutention des conteneurs, dessinent cette géographie de la globalisation. Les ports historiques ne peuvent pas toujours s'équiper à une telle échelle – en tout cas à la même vitesse que leurs concurrents disposant de larges sites naturels disponibles ou bien les créant artificiellement –, même s'ils y parviennent plus ou moins. Les ports de Gênes, du Havre et de New York, pour ne citer qu'eux, ont ainsi transféré leurs activités de manutention de conteneurs sur des sites *ad hoc*, délaissant les implantations centrales des villes et libérant un foncier important pour des recompositions urbaines souvent spectaculaires.

Mais ce faisant, et malgré les efforts d'adaptation ou les pressions sur le territoire concerné, elles n'ont pas retrouvé dans la compétition internationale le rang qui était le leur avant la généralisation de la conteneurisation. Depuis 2009, il n'y a d'ailleurs plus un seul port occidental dans le *Top Ten* des ports mondiaux à conteneurs : sept sont chinois (dont Hong Kong), un coréen (Busan) et un moyen-oriental (Dubai), sans

---

<sup>103</sup> J. Charlier, (2006), « La mondialisation en marche au travers du prisme des grands armements maritimes conteneurisés », I. Lefort (dir.), *op. cit.*, p. 285-297.

omettre la cité-État de Singapour<sup>104</sup>. Shanghai et Singapour dominent ainsi l'ensemble des places portuaires mondiales, mais ce sont les ports des pays émergents (Indonésie, Taiwan, Corée du Sud, Afrique du Sud, Brésil...) qui ont désormais la plus forte croissance. En définitive, les transformations économiques liées à cette nouvelle « liquidité », pour reprendre l'expression de Zygmunt Bauman, semblent produire dans les villes portuaires, de façon plutôt systématique, les effets convenus : spécialisation fonctionnelle de l'espace, création d'enclaves sécurisées ultra-sophistiquées, commandées par les technologies numériques au bénéfice de plates-formes de plus en plus automatisées où le public n'est pas admis – ou, comme à Rotterdam, depuis un centre d'interprétation à l'abri des mouvements des portiques –, nouvelle coupure ville-port, renforcement des formes de ségrégation sociale et de sélectivité des usages, standardisation du logement... Ces mutations, de même que les effets de standardisation, seraient « l'expression [...] d'une nouvelle phase de déploiement des processus logiques du capitalisme »<sup>105</sup> :

« Désormais largement dominé par les impératifs financiers à court terme, [le capitalisme] aurait historiquement dépassé ses phases commerçante, puis industrielle. Dans le même temps, il concernerait et entraînerait dans ses logiques l'ensemble du monde, de ses espaces, de ses sociétés et de ses économies »<sup>106</sup>.

Cette lecture « systémique » n'est guère partagée, en réalité, par cet auteur. D'autres, comme Frederick Cooper, en contestent le caractère trop univoque, en s'appuyant sur une distinction entre discours sur la mondialisation et processus à l'œuvre :

« Il faut savoir si [l']on étudie la mondialisation comme *discours*, c'est-à-dire affirmation portée sur le monde, ou bien comme *processus* [compris comme un] ensemble de changements ayant des effets réels sur la population de la planète. La difficulté est que nombre de ceux qui développent le discours font reposer l'essentiel de leur argumentation [normative] sur le postulat que la mondialisation est réelle, inévitable, en marche. »<sup>107</sup>

Ce point de vue nous importe tout particulièrement, car lorsque nous aborderons la question du « grand récit » comme facteur d'homogénéisation des espaces urbano-portuaires, nous pourrions mobiliser et interroger davantage cette lecture critique. De même, et bien qu'il n'accorde pas aux espaces portuaires l'importance qu'il donne aux « hyper-lieux » que seraient les grandes places publiques, les gares

---

<sup>104</sup> Source : Autorités portuaires et Port of Rotterdam, 2014.

<sup>105</sup> Cf. Jean-Luc Ferrandéry, (2006), « La mondialisation : fragments d'hypothèses historiques », in Lefort, *op. cit.*, p. 59.

<sup>106</sup> *Ibid.*

<sup>107</sup> Frederick Cooper, (2001), « Le concept de mondialisation sert-il à quelque chose ? Un point de vue d'historien », *Critiques internationales* 2001-1, n°10, p. 101-124.

internationales et autres *hubs* aéroportuaires mondialisés, Michel Lussault, dans son dernier ouvrage<sup>108</sup>, conteste fermement la notion de « liquidité » comme d'ailleurs celle de « non-lieu » chère à l'anthropologue Marc Augé<sup>109</sup>. En dépit de l'apparente normalisation des métropoles « globales » et grâce à la capacité de « résistance » d'une fraction croissante des populations concernées – qu'on les qualifie d'« indignés » ou de « classe créative », selon la terminologie en vogue –, les nouveaux territoires de la globalisation proposeraient en effet une nouvelle catégorie d'espaces porteurs d'avenir, les « hyper-lieux ». Aéroports, grands musées, parcs d'attraction, gares ou carrefours urbains comme *Times Square* à New York seraient ainsi les « nouveaux attracteurs » de la vie humaine mondialisée, des « creusets » où s'élaborerait une « politique du monde ».



Fig. 1 : *Times square*, à New York, « hyper-lieu » saturé d'images et de mobilités  
– Photo © P. Gras, 2011

<sup>108</sup> M. Lussault, (2017), *Hyper-lieux. Les nouvelles géographies de la mondialisation*, Paris, Le Seuil (coll. La Couleur des idées), 320 p.

<sup>109</sup> M. Augé, (1992), *Non-lieu. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil (coll. La Librairie du XXI<sup>e</sup> siècle), 160 p.



Ces lieux renvoient à l'accumulation, en un endroit donné, de réalités matérielles ou immatérielles (personnes, objets, flux, données numériques, capitaux...). « Fruits de la mondialisation », ces « hyper-lieux » constitueraient des « points de focalisation », raison pour laquelle ils attirent et font converger autant qu'ils rayonnent. En ce sens, la « spatialité » est une expérience de densité humaine qui mobilise toutes les ressources des individus, faites d'ancrages, de mobilités, de communications et d'interactions, soutient Michel Lussault. Ainsi le monde serait « à la fois toujours plus globalisé et homogène, et de plus en plus localisé et hétérogène : cette tension serait constitutive des nouvelles géographies de la mondialisation<sup>110</sup>. Si la spatialité, en tant qu'expérience de la « densité humaine », évoque fortement l'urbanité telle que la définit Jacques Lévy<sup>111</sup>, elle ne résout pas l'équation posée par la mondialisation en termes de formes urbaines : normalisation vaut réduction de la diversité. De ce point de vue, les « hyper-lieux » ne constitueraient pas une véritable alternative aux effets supposés négatifs de la mondialisation. Pour ma part, l'observation d'un large échantillon de métropoles portuaires sur une certaine durée me conduit à proposer un regard critique sur les effets normatifs qu'auraient à la fois la globalisation et la conteneurisation sur les villes et espaces portuaires, sans nier pour autant que ces phénomènes s'y exercent avec une acuité particulière, contribuant à « hybrider » le territoire à ces nouvelles nécessités, avec des aspects positifs mais aussi des limites majeures. C'est ce que nous allons nous efforcer de montrer notamment dans la troisième partie de ce travail, en nous attachant à l'analyse de la diversité relative des formes urbaines et de l'architecture de trois de ces métropoles comme conditions de la pérennité d'une urbanité spécifique.

---

<sup>110</sup> M. Lussault, (2017), *op. cit.*

<sup>111</sup> J. Lévy, (2003), *op. cit.*



## 2. Quelles conséquences pour les formes urbaines ?

La réalité adopte des « formes diverses » et des « sens multiples », rappelle Raymond Ledrut<sup>112</sup>, ce qui est un facteur de complexité. Cette complexité évidente *a priori* soulève néanmoins des problèmes méthodologiques, qui apportent des limites aux études classiques de morphologie urbaine. Il convient de questionner au préalable, comme le propose Albert Lévy, « le rapport de la forme urbaine à l'histoire, l'origine et l'évolution des formes urbaines, à partir d'une réflexion sur la dynamique des formes, leurs causes et leurs sens »<sup>113</sup>. Si l'approche morphologique classique est étroitement liée à l'histoire, attachée à la connaissance des villes à partir de l'analyse des formes urbaines anciennes, l'influence de la mondialisation et le cas particulier des métropoles portuaires nous invitent à une analyse plus complète, à caractère pluridisciplinaire, où la géographie, l'économie, la sociologie ou l'anthropologie urbaine trouvent place. Mais l'analyse historique est assurément à mobiliser lorsque l'on constate qu'une nouvelle forme urbaine métropolitaine a vu le jour au cours du demi-siècle écoulé et que l'on cherche à en comprendre les raisons.

Les transformations urbaines qui ont eu lieu au cours des quatre ou cinq dernières décennies dans les espaces portuaires ont en effet été considérables, accompagnant les mutations socio-économiques de la société postindustrielle, sous l'effet de phénomènes majeurs, qu'on les qualifie de mondialisation ou de métropolisation, ou plus probablement des deux. Elles ont provoqué des bouleversements majeurs dans l'organisation urbaine, posant de nouveaux défis à l'aménagement et au développement urbain<sup>114</sup>. Leurs effets à la fois sont multiformes et polysémiques :

« Les nouvelles formes de relégation et de fragmentation questionnent le lien social, l'étalement et la mobilité croissante, se heurtent aux nouvelles préoccupations environnementales, et la problématique du "développement durable" – qui concerne la transmission des ressources et du milieu naturel aux générations à venir – interroge les formes urbaines du futur. »<sup>115</sup>

Il faut donc bien cerner l'objet « forme urbaine » et en articuler le sens avec des réalités complexes. Le premier principe est que la forme urbaine n'est pas une donnée *a priori* mais qu'elle est construite à partir d'une hypothèse de définition, d'une représentation ou d'un point de vue. Ainsi, au cours du XX<sup>e</sup> siècle, dans les

---

<sup>112</sup> R. Ledrut, (1984), *La forme et le sens dans la société*, Paris, Librairie des Méridiens, 192 p.

<sup>113</sup> A. Lévy, (2005), « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espace et sociétés* n°122, 2005/3, p. 25-48.

<sup>114</sup> S. Sassen, (1996), *op. cit.*

<sup>115</sup> A. Lévy, (2005), *op. cit.*

études morphologiques réalisées dans les écoles d'architecture, principalement en France et en Italie, mais également à Newcastle, en Angleterre, deux types de représentations ont dominé : la forme urbaine comme forme du « tissu » – sous l'influence des écoles de morphologie italienne, française et anglaise – et la forme urbaine comme forme des « tracés », développée par les géographes allemands de l'entre-deux-guerres<sup>116</sup>. Un autre courant de recherche, animé par Bernard Hillier et intitulé *Space syntax*, a proposé une autre définition, s'intéressant davantage à l'« espace urbain »<sup>117</sup>. Celui-ci apparaît alors sous deux formes distinctes : l'espace et la forme bâtie qui s'y déploie. Cette approche isole ainsi l'espace qu'il définit pour mieux en étudier les articulations, en rapport avec les mouvements et la mobilité. La forme ne sert dès lors qu'à « ordonner » cet espace. De son côté, Marcel Roncayolo, en bon disciple de Maurice Halbwachs, a montré que « la morphologie est aussi sociale, puisqu'elle étudie la répartition du peuplement, des groupes sociaux, des mouvements ; plus encore parce que les structures matérielles sont avant tout construction sociale et lieux de pratiques »<sup>118</sup>. Il a ainsi mis en avant l'idée que l'étude des formes urbaines ne peut être saisie que par une démarche transversale et pluridisciplinaire. Enfin, Pierre Merlin a pointé l'absence de consensus sur la terminologie et la disparition de la dimension esthétique de la forme urbaine<sup>119</sup>.

### *Les métamorphoses de la forme urbaine*

Pour sa part, Albert Lévy offre une quintuple définition qui ne manque pas d'intérêt. La forme urbaine serait en premier lieu une forme du *paysage urbain*, selon le point de vue établi notamment par Gordon Cullen<sup>120</sup> et Kevin Lynch<sup>121</sup> dans les années 1960. Dans leur analyse de la ville de Versailles, Castex et Panerai<sup>122</sup> ont également proposé une analyse mixte du paysage urbain et de ses caractéristiques visuelles, réunissant deux registres de forme, le tissu et le paysage. On peut y associer les « lectures de ville » proposées par Marcel Roncayolo, qui offrent en outre des variations individuelles et sociales aux perceptions urbaines<sup>123</sup>.

---

<sup>116</sup> Cf. P. Lavedan, (1952), *Histoire de l'urbanisme, t. 3 : Époque contemporaine*, Paris, Henri Laurens éd., 446 p. ; A. Lévy, (2005), *op. cit.*

<sup>117</sup> B. Hillier, (1984), *The social Logic of Space*, Cambridge, Cambridge University Press, 296 p.

<sup>118</sup> M. Roncayolo, (2002), *op. cit.*, p. 9.

<sup>119</sup> P. Merlin (dir.), (1988), *Morphologie urbaine et parcellaire*, Saint-Denis, Presses universitaires de Vincennes, 292 p.

<sup>120</sup> Cf. G. Cullen, (1961), *Townscape*, Londres, Architectural Press, 199 p.

<sup>121</sup> K. Lynch, (1960), *The Image of the City*, Cambridge (Mass.), MIT Press, trad. franç. *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1969, 222 p.

<sup>122</sup> Cf. J. Castex, P. Celeste, P. Panerai, (1980), *Lecture d'une ville : Versailles*, Paris, éd. Le Moniteur.

<sup>123</sup> M. Roncayolo, (2002), *op. cit.*

En second lieu est apparue la forme urbaine comme une *forme sociale*, « c'est-à-dire l'espace urbain étudié dans son occupation par les divers groupes sociaux, démographiques, ethniques, les types de famille ou la distribution des activités et des fonctions dans la ville »<sup>124</sup>. Cette approche renvoie aux travaux d'Émile Durkheim, de l'École de Chicago<sup>125</sup> et du géographe morphologue M.R.G. Conzen, qui a proposé de compléter l'analyse du tissu urbain par une analyse fonctionnelle sous le nom de *Land use*<sup>126</sup>.

Une troisième définition, plus récente, permet d'identifier la forme urbaine comme une *forme bioclimatique*, c'est-à-dire l'espace urbain compris dans sa dimension environnementale, voire comme écosystème – même si ce terme est apparu plus tardivement que dans les travaux initiaux de Hall ou d'Escourrou<sup>127</sup>. On y retrouve les notions, fréquemment utilisées aujourd'hui, d'« espace sensible » ou d'« ambiance urbaine », mais aussi une attitude plus générale vis-à-vis des phénomènes naturels, du milieu et des ressources appliqués à la ville.

L'approche par *la forme des tissus urbains*, développée notamment par Philippe Panerai<sup>128</sup>, constitue un quatrième courant. Elle consiste en l'étude des relations entre les éléments qui composent le tissu urbain (parcellaire/viaire, espace libre/espace bâti...), en rapport avec le site étudié. L'un de ses objectifs vise à vérifier l'hypothèse d'un lien dialectique entre la typologie des édifices et la forme urbaine constatée, relation formelle qui aurait été perdue au cours de la première partie du XX<sup>e</sup> siècle avec l'adoption et la mise en œuvre de la Charte d'Athènes.

Enfin, en cinquième lieu, l'analyse par les *tracés urbains* renvoie à la forme géométrique de la ville et à la généalogie des *plans* (organique, géométrique, orthogonal, radioconcentrique, linéaire, etc.). Pierre Lavedan en a fait le centre de ses recherches en proposant une véritable catégorisation des tracés<sup>129</sup>. Cette analyse renvoie également à la notion de « composition urbaine » et à ses significations.

---

<sup>124</sup> A.Lévy, (2005), *op. cit.*

<sup>125</sup> Y. Grafmeyer, I. Joseph (dir.), (1984), *L'École de Chicago ; naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier, rééd. 2009, 377 p.

<sup>126</sup> M.R.G. Conzen (éd.), (1960), *Alnwick, Northumberland: a study about urban form*, New York, Peter Lang, 304 p.

<sup>127</sup> Cf. G. Escourrou, (1980), *Le climat et la ville*, Paris, Nathan, 192 p. ; E.T. Hall (1971), *La dimension cachée*, Paris, Le Seuil, 256 p.

<sup>128</sup> P. Panerai, J. Langé, (2001), *Formes urbaines, tissus urbains ; essai de bibliographie raisonnée*, MELT-DGUHC, Centre de documentation de l'urbanisme, 26 p.

<sup>129</sup> P. Lavedan, (1952), *op. cit.*

Raymond Unwin, dans ses tracés de cités-jardins<sup>130</sup>, a introduit en outre la distinction entre composition « régulière » et composition « pittoresque ». Ces éléments sont indubitablement liés à l'histoire de l'urbanisme et aux connotations symboliques – autrefois assez ésotériques – liées à la géométrie, au « nombre d'or » et aux « tracés régulateurs » en architecture.

De cet inventaire des différents sens et orientations à donner à l'analyse des formes urbaines, Albert Lévy tire trois enseignements principaux<sup>131</sup>. Tout d'abord, plutôt que de « considérer la forme sociale comme le signifié de la forme physique » (c'est-à-dire le tissu urbain), une approche de la « forme complexe » permet de montrer que chaque registre est utile, défini par sa propre forme, corrélée à ses propres significations. En second lieu, il confirme le caractère polysémique de la forme de la ville, que l'on peut aussi qualifier de systémique dans la mesure où « les registres de la forme urbaine, interdépendants entre eux, s'articulent pour produire la forme unitaire globale »<sup>132</sup>. Enfin – et cela semble essentiel dans les méthodes de compréhension actuelles de la forme urbaine –, il convient de ne pas se limiter à la seule représentation cartographique et au « plan de ville », mais de s'ouvrir à d'autres modes de représentation comme la photographie, la vidéo, l'écriture ou les technologies numériques. Pour être complète et cohérente, l'analyse de la forme urbaine devra être menée sur les divers registres, appelés aussi « formes locales », à partir de techniques d'analyses appropriées à chaque registre, tout en recherchant les articulations et les corrélations qui feront de la forme urbaine « globale » un tout. La banalisation n'a donc pas sa place dans cette approche toute en nuances, qui exige de mobiliser des compétences et des sensibilités variées. Ce changement de paradigme implique d'identifier les logiques externes et internes de croissance et de transformation urbaines, au sein desquelles les règles et les modalités de passage d'un état morphologique à un autre – c'est-à-dire aussi les étapes d'une évolution architecturale plus ou moins radicale – doivent être étudiées dans la durée. Cette démarche permettra de mieux comprendre les différentes situations historiques et les occurrences plus ou moins répétitives de formes urbaines comme autant d'actualisations concrètes de la structure urbaine sur le long terme, expliquant ainsi ses états successifs et ses conséquences sur le bâti : « C'est l'idée que le nouveau est

---

<sup>130</sup> R. Unwin, (1909), *Étude pratique des plans de villes ; introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, trad. franç. de Henri Sellier, Marseille, Parenthèses, 2012, 412 p.

<sup>131</sup> A. Lévy, (2005), *op. cit.*

<sup>132</sup> *Ibid.*

conditionné par l'ancien [et] l'évolutif déterminé par le permanent »<sup>133</sup>. À côté de phénomènes qui s'expriment sur la longue durée et constituent autant de continuités urbaines, interviennent des moments de rupture qui se produisent dans l'évolution de la forme urbaine, dans son fonctionnement et ses résultats, spatiaux ou sociétaux. Ces éléments de discontinuité sont fondamentaux dans l'étude de l'évolution de la morphologie des villes portuaires. Si le passage de la ville préindustrielle à la ville industrielle, au cours des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles entraîne très tôt, comme à Londres ou à Hambourg, de forts bouleversements dans l'ordonnement historique de la forme urbaine, le XX<sup>e</sup> siècle fera passer ces mutations à une échelle temporelle et spatiale plus brutale, « tout changement d'échelle entraînant inéluctablement un changement de forme »<sup>134</sup>. La conteneurisation, notamment, a constitué une véritable rupture dans les continuités historiques de ces villes, tout en s'inscrivant dans des logiques économiques à long terme relativement prévisibles, avec leurs conséquences sur l'occupation et la forme des espaces progressivement abandonnés, comme sur celles des nouveaux territoires qui lui seront dédiés. En France, la métropole industrielle, qui prend forme pendant le Second Empire et épouse étroitement le destin des villes portuaires, se prolongera jusqu'aux destructions de la Seconde Guerre mondiale. La période de la Reconstruction amorcera l'ultime phase de découplage entre la ville historique et son port, annonçant l'abandon des bassins historiques et l'aménagement de terre-pleins techniques au profit de la massification des marchandises. À partir des années 1960, avec la Modernité, le tissu urbain va poursuivre sa dilation jusqu'à l'éclatement de l'îlot et du lien rue/bâti, contribuant à la fragmentation générale du modèle industrialo-portuaire en « archipel métropolitain ». La désindustrialisation qui intervient dans cette période vient conforter, ou plutôt aggraver, cette évolution. La « recherche de rationalité tous azimuts », qui caractérise le développement de la ville occidentale selon Max Weber<sup>135</sup>, a produit une division fonctionnelle et une spécialisation des espaces qui a facilité l'éclatement de la ville industrielle et sa mutation en métropole postindustrielle et dont témoignent le mouvement de conteneurisation et de la mondialisation des échanges à partir des années 1980-90.

---

<sup>133</sup> *Ibid.*

<sup>134</sup> *Ibid.*

<sup>135</sup> M. Weber, (1982), *La ville*, Paris, Aubier, 218 p.

### *Les déterminants du système ville-port*

Il faut rappeler que les déterminants du « système ville-port »<sup>136</sup> reposaient, jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, sur quatre grands éléments : une technologie de transports privilégiant certes la voie maritime, mais mobilisant aussi les chemins de fer pour la desserte de l'hinterland ; la contrainte des localisations d'activités, soucieuses de minimiser les déplacements des marchandises à terre (ce qui entraînait la multiplication de lieux de chargement et de déchargement, de stockage et de transformation des matières premières) ; la gestion « détendue » du temps pour le stationnement et la rotation des navires (jusqu'à plusieurs semaines à quai), qui justifiait l'existence de quartiers d'arrière-port plus ou moins réservés ; et enfin l'importance des effectifs de main d'œuvre captive tant dans le transport proprement dit que dans la manutention et les industries de transformation – on comptait encore 30 000 dockers employés dans le port de Londres dans les années 1950<sup>137</sup> –, une main d'œuvre qu'il fallait loger au plus près des besoins, dans des quartiers à forte homogénéité sociale. Ce système ville-port

« se matérialisait par une très importante consommation d'espaces généralement linéaires sur la zone d'interface entre ville et eau. Ces espaces constituaient, par extensions successives, un amalgame d'entreprises utilitaires pouvant couvrir, selon le dynamisme des liens avec l'arrière-pays et avec l'avant-pays maritimes, plusieurs centaines d'hectares, voire quelques milliers. Aux alignements des quais s'ajoutaient bien souvent, pour accroître les capacités d'accueil, des plans d'eau artificiels (docks) [...]. Il s'en suivait un effet global de coupures physique, visuelle, psychologique, entre la ville et l'eau, d'autant plus intense que s'y ajoutaient les contraintes douanières et sécuritaires matérialisées par des murs ou des clôtures en continu. [...] Globalement, l'ambiance polluée, fonctionnelle, leur accessibilité réduite, en éloignaient les citadins qui percevaient ces espaces comme essentiellement répulsifs »<sup>138</sup>.

En revanche, cette perception des espaces portuaires n'était pas la même du côté des populations les plus directement concernées, celles qui y travaillaient et y résidaient en permanence, dans « une symbiose fonctionnelle et affective avec le port »<sup>139</sup>. En découlaient à la fois un fort sentiment d'appartenance et d'identification à des espaces urbains et à un habitat qualitativement médiocres, et l'acceptation sociale de cette situation, compensée aux yeux des habitants par l'intensité des liens familiaux et l'importance des solidarités de voisinage. Cet enracinement local, combiné au

---

<sup>136</sup> C. Chaline (dir.), (1994), *op. cit.*, p. 26-30.

<sup>137</sup> *Ibid.*

<sup>138</sup> *Op. cit.*, p. 26.

<sup>139</sup> *Op. cit.*, p. 28.

cosmopolitisme d'équipages et d'ouvriers d'origines multiples, contribuait en même temps, vu de l'extérieur, à fabriquer une imagerie « folklorique », génératrice de démarches artistiques originales dont témoignent les chansons et les romans de Pierre Mac Orlan<sup>140</sup> ou les films de genre<sup>141</sup>.

À partir des années 1950-60, en Amérique du Nord, puis en Europe occidentale dans les années 1970-80, ce système ville-port et les modes de vie qui l'accompagnent entrent en crise et connaissent de nombreux dysfonctionnements tant spatiaux que sociaux, entraînant une paupérisation des quartiers adjacents aux ports<sup>142</sup>. Cette période de crise entraîne un nouveau découplage dont les origines sont multiples<sup>143</sup>. Tout d'abord, la technologie des transports maritimes se trouve totalement renouvelée par l'émergence et la généralisation de la massification des marchandises à l'échelle mondiale via les porte-conteneurs. Les techniques de manutention et de stockage des marchandises conteneurisées nécessitent du même coup des engins plus puissants que les grues et les moyens de levage traditionnels ainsi que des aires de stockage correspondant à ce changement d'échelle, à distance des darses et des quais historiques. Le rythme de rotation des navires s'accélère grâce à ces nouvelles techniques de manutention, limitant les coûts d'immobilisation des navires mais aussi les retombées économiques de leur présence à quai. Enfin, la fonction de port-entrepôt tend à disparaître, car elle se fondait sur des dessertes maritimes aléatoires et irrégulières, pratiquant de nombreuses escales dans des ports bénéficiant d'hinterlands captifs. Il n'y a plus nécessité, dès lors que ces modalités se réduisent sous l'effet de la massification des marchandises et de leur rotation rapide, de disposer de tels espaces, sinon pour accueillir les conteneurs vides en attente de chargement. Ces mutations engendrent simultanément « la dégénérescence des tissus urbains et l'extension du phénomène de[s] friches »<sup>144</sup>. Le transfert des conteneurs sur le mode routier au détriment du mode ferroviaire achève C. de déstructurer un tissu urbain qui reste cependant marqué par l'importance des infrastructures ferroviaires liées au vieux système ville-port. Les moyens à affecter aux transformations liées à ce « découplage » manquent terriblement et il faudra plusieurs décennies, au moins en Europe, pour voir les États, les collectivités et les autorités portuaires, rarement

---

<sup>140</sup> P. MacOrlan, (1927), *Le quai des Brumes*, Paris, Gallimard, et *Villes*, (1929), Paris, Gallimard ; ou encore (1953), *Chansons pour accordéon*, Paris, Gallimard.

<sup>141</sup> Notamment *Quai des brumes*, de Marcel Carné (dialogues de Prévert, décors d'Alexandre Trauner), 1938, ou encore *Sur les quais*, d'Elia Kazan, 1954.

<sup>142</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 187-189.

<sup>143</sup> C. Chaline (dir.), (1994), *op. cit.*, p. 28-29.

<sup>144</sup> *Ibid.*, p. 30.

associées, faire face à ces besoins de mutations de manière cohérente et s'attaquer à la question des reconversions<sup>145</sup>.

### *Vers un renouvellement de l'interface ville-port ?*

Aujourd'hui, les conditions d'affectation ou de mutation du foncier portuaire reposent sur une rationalité très contrainte. La recherche de productivité de l'espace littoral, dans un contexte de forte pression démographique et immobilière, conduit les autorités portuaires à une gestion et à une organisation plus intensives et plus rationnelles de leur foncier, et notamment celle de leurs terminaux spécialisés. Elles les poussent à engager, comme à Hambourg ou à Rouen, des projets de restructuration avec la coopération des collectivités territoriales. Cette démarche concerne aussi bien les principes de recomposition urbaine que les contenus de cette « nouvelle économie » portuaire, avec des conséquences supposées positives. Cette logique de rationalisation spatiale concerne notamment les activités tertiaires qui tendent à remplacer les activités industrielles, car ils sont supposés mieux s'intégrer à l'environnement urbain. De nombreuses places portuaires favorisent ainsi la lisibilité et le regroupement de ces activités par la création de « boulevards tertiaires », assurant une transition fonctionnelle et symbolique entre la ville et le port<sup>146</sup>.

Cette transition fonctionnelle se traduit, dans la plupart des cas, par une verticalisation des développements urbains, en particulier par la construction de tours ou de bâtiments-signaux pour les sièges sociaux ou les activités de formation, de communication ou d'information des ports, avec la contribution de « signatures » architecturales comme à Marseille et Anvers (Zaha Hadid) ou à Rotterdam (OMA, Neutelings & Riedijk Architects). Manque de foncier ou d'imagination, ces bâtiments-signaux fonctionnent comme autant de « logos » pour des autorités portuaires de plus en plus influencées par les techniques du marketing territorial et les pratiques des grands opérateurs privés. Vrai débat ou querelle de style, les observateurs comme les critiques se divisent sur la question de cette « visibilité » jugée excessive du bâti : une architecture « spectaculaire », privilégiant les valeurs du « star-system » et valorisant le geste architectural, s'opposerait ainsi à une architecture « modeste », qui donnerait la priorité au contexte et à l'invisible négociation avec les contraintes du programme et du site. Mais cette lecture prête évidemment à controverse<sup>147</sup>.

---

<sup>145</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 187-205.

<sup>146</sup> FNAU/Club Territoires maritimes, (2011), *op. cit.*

<sup>147</sup> Cf. notamment la revue *Le Débat*, n° 155, 2009/3.





Fig. 2 : Le site reconverti de Kop van Zuid à Rotterdam (le bâtiment au centre de l'image accueille le siège de l'autorité portuaire) – Photo © W. Schippers, 2016



Fig. 3 : Le « Diamant » réutilise et transforme sans ménagement l'ancien siège social du port, Zaha Hadid architecte, 2016 – Photo DR

Les interfaces ville-port, qui ont pâti d'une coordination insuffisante entre autorités portuaires en charge de l'aménagement et autorités locales, engendrant à la fois incompatibilités dans les usages et déqualification des espaces, ont toutefois fait quelques progrès au cours des quinze dernières années, encouragés en France par la réforme de la gouvernance portuaire de 2008<sup>148</sup>. Ces rapprochements récents permettent de dégager progressivement, en particulier en Europe, mais aussi à Hong Kong ou à Singapour en Asie, un ensemble de solutions pour un traitement valorisant de ces espaces de transition, par l'intermédiaire d'activités portuaires plus compatibles avec la qualité urbaine attendue par les élus et la population<sup>149</sup>. Les canaux, docks et plans d'eau intérieurs ont généralement un effet structurant pour permettre la dissociation des activités du port et de la ville, mais également pour conserver un contact visuel avec le *skyline* portuaire et contribuer à créer un nouveau paysage urbano-portuaire. La recherche d'une diversité fonctionnelle, au-delà de l'implantation de musées ou d'équipements à vocation touristique, s'accompagne parfois d'objectifs de mixité sociale et de modes d'occupation nouveaux, comme l'habitat flottant ou sur pilotis (Amsterdam, Rotterdam) ou la transformation-réhabilitation d'anciens docks au bénéfice de l'habitat (Le Havre, Dunkerque).



Fig. 4 : Les anciens docks Dombasle en cours de transformation en logements au Havre - Photo DR

<sup>148</sup> Elle a permis notamment la création des Grands ports maritimes et l'association des collectivités territoriales à la gouvernance portuaire.

<sup>149</sup> FNAU/Club Territoires maritimes, (2011), *op. cit.*, p. 17-19.

Ces démarches parfois contradictoires dans les formes urbaines qu'elles génèrent, mais qui découlent d'une certaine rationalité économique, accompagnent-elles (ou traduisent-elles) une « nouvelle ère mondiale des villes »<sup>150</sup> ? Celles-ci étant devenues de plus en plus interconnectées et interdépendantes depuis la fin du XX<sup>e</sup> siècle, cette hypothèse mérite en tout cas d'être prise en compte :

« Analyser la mondialisation urbaine revient donc à élucider les mécanismes et les conséquences de ces interconnexions et de ces interdépendances, d'un côté, et de l'autre, les modalités d'une réflexion sur la gouvernance des villes à l'échelle de la planète. »<sup>151</sup>

Ce « mode d'emploi » interpelle à la fois les formes, les flux, les usages et les modes de gouvernance. En matière de formes urbaines et d'objets architecturaux, la question couvre la réhabilitation ou la transformation des friches urbaines et portuaires, la requalification des espaces publics et des fronts d'eaux, ou encore la construction d'écoquartiers et la diffusion de types architecturaux (gratte-ciel, musées, universités, centres commerciaux, gares et aéroports...) analysés comme des phénomènes mondiaux. S'agissant des flux, il s'agit de mieux comprendre la diffusion de ces « modèles » urbains et, on le verra dans la seconde partie de ce travail, le « grand récit » qui en est souvent établi, ainsi que la circulation globale d'expertises en matière de développement et de mutations urbaines. Concernant les usages de ces nouvelles formes urbaines, la question du tourisme « globalisé », dont bénéficient les espaces littoraux ou anciennement portuaires, hier « marginalisés » et aujourd'hui « reconquis », est centrale. Enfin, l'évolution des modes de gouvernance, de plus en plus perméables à l'investissement privé, traduit ou précède ces mutations avec leurs conséquences dans les jeux d'acteurs et dans la gestion des grands projets urbains. Une lecture rigoureuse du phénomène de mondialisation des formes urbaines désireuse d'intégrer ces différents paramètres doit s'imposer une révision de certains principes sur lesquels s'est fondée jusqu'à présent l'analyse urbaine classique de type morphologique. En effet, comme le suggère Olivier Mongin,

« la culture urbaine européenne est une culture de l'intégration et de l'affranchissement qui suppose des limites et un respect de la proximité. Est-il concevable d'imaginer des limites dans un monde globalisé où les flux technologiques assujettissent les entités urbaines ou bien les laissent à l'abandon ? »<sup>152</sup>

---

<sup>150</sup> Selon l'expression d'Ola Söderström et Blaise Dupuis, (2010), « Mondialisations urbaines : flux, formes et gouvernances », *Géo-Regards, revue neuchâteloise de géographie*, n°3, p. 5.

<sup>151</sup> *Ibid.*

<sup>152</sup> O. Mongin, J. Ramoneda, « Types urbains de la mondialisation », *Le Monde* du 11 janvier 2005.



### *Un « moyen de comprendre une société »*

Analyser la forme urbaine, estiment pour leur part les auteurs de l'ouvrage de référence *Formes urbaines, de l'îlot à la barre*<sup>153</sup>, est en effet « un moyen de comprendre une société ». Leur analyse de la réalité du bâti dans le contexte de la modernité permet, selon eux, de « saisir les décalages entre discours et pratique ». Mais ils rappellent c'est toute une organisation spatiale qui est « à l'agonie » dès les années 1960-70. L'îlot, caractéristique de la ville européenne classique, que le XIX<sup>e</sup> siècle transforme et que le XX<sup>e</sup> siècle abolit, cède la place à une tout autre conception de l'organisation urbaine où les dogmes antérieurs et la légitimité historique ne trouvent plus leur place. Non seulement cette ville « historique » s'en trouve largement bouleversée dans ses formes, mais le rapport que nous entretenons avec le patrimoine bâti subit lui-même les effets de cette « déqualification » de l'îlot. Ces bouleversements spectaculaires ont toutefois entraîné nombre d'études critiques, notamment au cours des années 1980-90, lorsque l'on commence à prendre conscience des dégâts engendrés par ces changements de paradigmes.



Fig. 5 : Central Park, à New York : un vide aussi « structurant » que les pleins ?  
Photo © William Sherer – Tous droits réservés

<sup>153</sup> Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, (1976), Marseille, Parenthèses, 198 p.

En matière spatiale, les effets actuels de la mondialisation ne sauraient se limiter ni aux formes proprement dites, qu'elles soient ou non héritées du passé, ni aux perspectives qu'offrent au monde urbain les grands changements technologiques (numériques, écologiques, constructifs...) et l'accès de la quasi-totalité du monde à des infrastructures ou à des équipements hier promis aux seuls pays développés. Ils affectent notre manière même de penser la ville, d'organiser ses fonctions, de vivre ses aménités, de hiérarchiser ses usages. Cette manière de penser la ville n'est toutefois pas unique ; elle serait plutôt binaire :

« Pour l'Europe continentale, la ville est pensée comme une entité matérielle et politique se référant à "urbs" et à "civitas", alors que le monde anglo-saxon met plus l'accent sur la dimension économique comme l'évoque le terme "city". Elle a accompagné le développement de l'économie de marché et accueilli la contestation de celui-ci. Elle est désormais indissociable de l'essence du capitalisme et de l'idée de révolution. »<sup>154</sup>

Le temps des villes, mis à mal par les excès de la modernité, n'est-il pas en train de s'achever ? Le XXI<sup>e</sup> siècle, annoncé comme celui de l'« urbain », n'aurait-il pas tendance « à réduire la ville européenne à une exception relevant de l'ordre muséal » ?<sup>155</sup> À tort ou à raison, l'uniformisation réelle ou supposée de cet « urbain mondialisé »<sup>156</sup> renvoie à des images aisément identifiables : nappe de lotissements et de constructions individuelles groupées sous le vocable de *gated communities*, impact des infrastructures routières sur les paysages, muséification des centres anciens au bénéfice du tourisme de masse, diffusion dans les *inner cities* du modèle de ville verticale et sans âme, etc. L'effort de mise à distance de ces visages de la ville trop rapidement constitués comme le vecteur ou le résultat du processus de mondialisation doit permettre d'intégrer les précautions d'analyses nécessaires. À l'image du travail photographique d'Alex MacLean sur le paysage américain, il instruit le regard et nourrit la lucidité sur les formes urbaines contemporaines :

« Les photos qu'il a réunies dans l'ouvrage *Over*<sup>157</sup>, explique ainsi le journaliste Olivier Pascal-Mousselard, sont tout sauf sentimentales. À la fois séduisantes et inquiétantes, elles mettent en lumière les télescopages entre la nature et notre culture, et forcent toujours au questionnement. Elles dénoncent, aussi : [...] au bout de l'objectif, c'est bien l'*american way of life* que notre photographe volant tient en joue. Ce gaspillage des ressources, ces dépendances à la voiture, à l'air conditionné, à la consommation futile, imposés à la nature... »<sup>158</sup>

---

<sup>154</sup> C. Ghorra-Gobin, (2006), *op. cit.*, p. 394.

<sup>155</sup> *Ibid.*

<sup>156</sup> Cf. Michel Lussault, (2009), « Urbain mondialisé », J.-M. Stébé, H. Marchal, *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 848 p.

<sup>157</sup> A. MacLean, (2008), *Over*, Paris, co-éd. La Découverte/Dominique Carré, 336 p.

<sup>158</sup> Cf. [www.telerama.fr](http://www.telerama.fr), article mis en ligne le 13 septembre 2008 [consulté le 15 mars 2017].





Fig. 6 : Paysages urbains constitués – Photos © Alex McLean – Tous droits réservés

Cette lucidité nous pousse à observer, par exemple, la question de la densité urbaine les yeux grands ouverts, car on ne parle pas de la même chose en Europe ou en Amérique du Nord. Si d'une manière générale, la superficie des banlieues et des territoires périurbains est largement supérieure, dans les deux cas, à celle des villes centres des régions urbanisées, les situations et surtout le rythme des mutations urbaines sont contrastés. En France, par exemple, la densité urbaine a été divisée par deux en l'espace de quarante ans alors que le tissu urbain a été multiplié par cinq. Aux États-Unis, toutefois, le recensement fédéral de 1990 notait déjà qu'à la nation urbanisée et relativement homogène des années 1950 avait succédé une *suburbia* moins dense et surtout très hétérogène spatialement, socialement et ethniquement<sup>159</sup>. Peut-on par conséquent parler à bon escient de mondialisation indifférenciée des formes urbaines au titre de cet « urbain généralisé » qui constituait déjà, il y a trente ans, la chronique annoncée de la « mort de la ville »<sup>160</sup> ?

<sup>159</sup> C. Ghorra-Gobin, (2006), *op. cit.*, p. 394.

<sup>160</sup> F. Choay, (1994), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, éd. Centre Georges Pompidou, p. 26-35.

Si l'espace constructible tend globalement à se restreindre dans la plupart des métropoles et les prix continuent à monter de façon spectaculaire, ce qui favorise à la fois un étalement urbain sans limites et un urbanisme vertical largement diffusé par la production immobilière et les stéréotypes médiatiques – les nouveaux modèles dominants invitent les populations les plus aisées des pays émergents à grimper dans les étages et à y disposer, comme en Inde, de « la même adresse que Dieu »<sup>161</sup> –, les clivages sociaux semblent toutefois donner aux mêmes formes des usages plutôt divers. À Londres comme à New York, à Séoul comme à Milan, ce ne sont plus seulement les pauvres qui vivent dans les tours, mais aussi les élites. 400 tours sont ainsi en projet ou en construction à leur intention à Londres. Mais en Afrique du Sud, devant les risques inhérents à une maintenance improbable, les plus favorisés indiquent leur préférence pour les étages les plus proches du sol, tant la perspective de les parcourir à pied a pris du sens pour eux : « On assiste à une inversion du paradigme ordinaire de la réussite sociale. Les noirs habitent tout en haut et les blancs en bas : en cas de panne d'ascenseur, il y a moins d'étages à monter... »<sup>162</sup>

#### *Le « stade Dubaï du capitalisme »*

La ville verticale paraît ainsi transcender les anciens clivages Nord-Sud. Ainsi, comme l'explique, dans *Le stade Dubaï du capitalisme*, Mike Davis, par ailleurs auteur de l'excellent ouvrage *City of Quartz*, consacré à Los Angeles<sup>163</sup>, le paysage urbain de Dubaï se compose de six cents tours, dont l'une, la Burj al-Khalifa, est réputée la plus haute du monde (828 m). L'émirat possède le plus gigantesque parc commercial, qui accueille chaque année le « Festival international du shopping » (*sic*), le premier hôtel sous-marin, le plus grand aéroport international, la plus vaste île artificielle, l'un des dix premiers ports à conteneurs du monde, etc. Ces superlatifs avantageux du point de vue du marketing recouvrent une réalité plus prosaïque. Dubaï est une cité-État monarchique dirigée par un gouvernement autoritaire, mais surtout un espace presque entièrement normalisé, présentant sous forme de vitrine les formes urbaines et architecturales représentatives d'un nouvel « état du monde », pour le meilleur et pour le pire. En réalité, « deux espaces séparés par un bras de mer cohabitent dans une même ville », explique le cinéaste Christian Barani<sup>164</sup>. D'un côté, des quartiers

---

<sup>161</sup> Intervention de Stephan Graham, chercheur à l'Université de Newcastle, lors du colloque "The Vertical City", Lyon, 25-27 novembre 2015. [Notes de l'auteur]

<sup>162</sup> Intervention d'Andrew Harris (University College of London) lors du même colloque. [Notes de l'auteur]

<sup>163</sup> M. Davies, (2006), *Le stade Dubaï du capitalisme*, Paris, Les Prairies ordinaires, 60 p. ; (1990), *City of Quartz ; Los Angeles, cité du futur* (rééd. Poche, Paris, La Découverte, 2006, 406 p.)

<sup>164</sup> Cf. son film documentaire *My Dubai Life* (2011).



populaires où l'« hypermodernité » a toute sa place, avec une production d'objets architecturaux en série et un urbanisme planifié. Et de l'autre, des quartiers

« où le ludique et l'égo règnent, où l'urbanisme est pensé en termes de flux [...] où l'ennui et la sécurité des *gated communities* s'entourent de golfs [...] où une culture internationale domine et où la construction d'un futur pour le territoire n'a pas de sens, car la présence des habitants est temporaire »<sup>165</sup>.



Fig. 7 et 8 : *Signatures Towers*, Zaha Hadid architecte – © Zaha Hadid Architects

L'« envers du décor » de la *Dubai Life* est invisible par définition – les immigrés qui construisent cette ville-miroir sans relief et assurent son fonctionnement quotidien, dans des conditions parfois proches de l'esclavage. « Au sens cinématographique, il questionne la dichotomie entre documentaire et fiction », estime Christian Barani. Au sens urbain aussi, sans doute. Ce « modèle » n'est évidemment pas le seul. À l'autre bout de l'échelle, villes « spontanées » et *shanty towns*<sup>166</sup> forment l'autre versant de la mondialisation, précaire, outrancier, avec l'exemple de Lagos que Rem Koolhaas évoque comme l'une des formes du « chaos urbain » dont le rôle dans la dynamique globale de développement lui apparaît indiscutable<sup>167</sup>. Contre-modèle ou capitalisme *low cost*, il s'agit en tout cas d'un même processus produisant pourtant des effets urbains et architecturaux fort divers.

<sup>165</sup> Citation extraite de « Self fiction », entretien avec Olivier Marbœuf publié sur le site web [www.christianbarani.free.fr](http://www.christianbarani.free.fr) [consulté le 15 mars 2017].

<sup>166</sup> Bidonvilles (littéralement « cabanes-villes »).

<sup>167</sup> Cf. R. Koolhaas, (2011), *Junkspace ; repenser radicalement l'espace urbain*, Paris, Payot, 120 p.





Fig. 9 : Embouteillages à Lagos (Nigeria) : le « chaos urbain » au quotidien – Photo DR

La mondialisation des formes urbaines ne saurait se traduire exclusivement par une banalisation excessive ou au contraire une harmonisation « par le haut », mais autoriserait une assez large diversité de modèles, de formes contradictoires, adaptées aux conditions économiques, politiques, sociales ou culturelles dans lesquelles elles émergent. Le point commun, dans cette hypothèse, est la nécessité de limiter les coûts de production pour maximiser les profits et de recourir à des matériaux toujours plus performants, à l'image des bétons fibrés ou à très haute performance, des aciers complexes, du titane ou des matériaux composites – privilégiés tout particulièrement par Franck O. Gehry, Zaha Hadid et certains architectes déconstructivistes –, en principe moins coûteux à développer s'ils sont utilisés à une large échelle. Cette logique tend à privilégier les technologies numériques pour procéder non seulement aux calculs de résistance mais également à la conception proprement dite des ouvrages. À ces conditions, l'architecture peut se permettre de s'afficher « vertueuse », voire de pratiquer le *green washing*. Que cette évolution aboutisse à une certaine standardisation, fut-elle haut de gamme, des produits architecturaux, comme ce fut le cas pour le béton et l'angle droit modernistes ou la transparence structurelle des architectes high-tech, cela ne fait guère de doute. Qu'elle puisse aboutir à des formes urbaines strictement analogues à l'échelle de la planète est davantage discutable.

### *Espaces « normalisés » vs espaces « originaux » ?*

En matière d'espaces urbano-portuaires, le catalogue des formes pourrait également se décliner d'une façon binaire, les espaces « normalisés » (plates-formes dédiées à la manutention des conteneurs, moyens logistiques, écluses géantes, voies rapides pour la desserte des marchandises, *waterfronts* dédiés exclusivement aux usages ludiques et commerciaux...) les disputant à des espaces « originaux », liés pour certains aux usages historiques des ports (entrepôts, bassins du commerce, gares maritimes, quais anciennement affectés aux paquebots, bureaux d'armateurs ou de transitaires, habitat ou hôtellerie de type balnéaire...), transformés ou muséifiés à l'usage du tourisme international. Ce découpage entérinerait la division spatiale et sociale du travail sur des territoires en perpétuelle transformation, dont la caractéristique serait d'être justement « mutables »<sup>168</sup>, c'est-à-dire ajustés aux besoins du capitalisme et aux processus de crise et de modernisation qu'il génère à chaque époque.

Ainsi parle-t-on, à juste titre, de « ville porte » (*City Gateway*) pour la métropole portuaire<sup>169</sup>, dans le sens où l'est toute ville qui accueille, en continu ou de façon ponctuelle, des flux migratoires internationaux répondant à la demande de développement, comme l'ont été historiquement les métropoles du nord-est des États-Unis ou les villes-ports du Royaume-Uni et de l'arc atlantique européen. Mais les différences sont considérables entre les régions du monde, et dans un pays comme la Chine où les flux migratoires internes sont intenses, entre les grands ports chinois mondialisés – qui regroupent la majeure partie de la population urbaine de la Chine continentale<sup>170</sup> et concentrent croissance démographique et capacités productives – et le centre du pays. Les Chinois de l'intérieur et surtout la population paysanne font toujours l'objet d'un permis de résidence (*huku*) pour obtenir le droit de participer à cette croissance et servent de variable d'ajustement aux importants besoins de main d'œuvre des activités exportatrices de ces métropoles portuaires<sup>171</sup>.

L'idée d'une croissance « insoutenable » des métropoles contemporaines a fait naître celle de ville « résiliente », capable de répondre aux défis de l'avenir et de s'adapter aux changements climatiques et écosystémiques. Mais la contribution éventuelle des

---

<sup>168</sup> D'une façon large, le terme « mutable » se comprend comme le caractère de tout lieu ou objet qui peut subir des changements (Larousse).

<sup>169</sup> Cf. notamment *Gateways*, IX<sup>e</sup> biennale des villes et des urbanistes organisée à Gênes en sept. 2011.

<sup>170</sup> La seule région métropolitaine de Shanghai aurait ainsi atteint 79,7 millions d'habitants en 2010, devenant la plus importante au monde. Cf. Fr. Moriconi-Ebrard et J. Perez, *Confins* n°30, 2017/30.

<sup>171</sup> Le gouvernement chinois a toutefois annoncé une réforme du *huku* pour mieux répondre aux besoins de main d'œuvre de l'économie urbaine (*Le Monde* du 31 juillet 2014).

formes urbaines à cette lecture résiliente du futur des métropoles a-t-elle été clairement évaluée ? On verra plus loin qu'à New York, la récurrence de grands événements climatiques dévastateurs comme l'ouragan Sandy a contribué à changer la perspective politique sans pour autant permettre de trancher le débat sur les formes que devrait adopter une « ville résiliente » pour mieux remplir cet objectif<sup>172</sup>. Les formes urbaines du futur inspirent également, dans les villes littorales ou portuaires, de nouvelles utopies qui, à défaut d'être immédiatement opératoires, posent aussi la question de la durabilité des formes urbaines au regard de la montée des périls, avec des projets de villes flottantes autonomes, en partie immergées ou de nouvelles formes d'habitat aquatique ou sur pilotis dont l'autosuffisance énergétique et thermique semble constituer le trait commun<sup>173</sup>. Une ville « résurgente », qui prend le risque de l'innovation face à la puissance des risques engendrés par nos modes de vie, sans pour autant garantir une meilleure *livability* ni une urbanité partagée, car la sélectivité sociale qui résultera de ces utopies sera certainement l'une des conditions de sa faisabilité...



Fig. 10 : Projet Lilypad, Vincent Callebaut architecte, 2009 – © V. Callebaut

<sup>172</sup> Cf. P. Gras, (2015), « Ville verticale vs ville résiliente ? Les conséquences de l'ouragan Sandy sur les stratégies urbaines de la ville de New York », communication au colloque *The Vertical City*, Université Lyon 2, 25-27 novembre 2015.

<sup>173</sup> Cf. « Des villes flottantes pour larguer les amarres avec la terre », [www.contrepoints.org](http://www.contrepoints.org), article mis en ligne le 20 mai 2016 [consulté le 20 mars 2017].



L'imaginaire urbain a moins de limites que la promotion immobilière, en dépit de l'homogénéisation supposée de la ville mondialisée, comme l'écrit Italo Calvino :

« Le catalogue des formes est infini : aussi longtemps que chaque forme n'aura pas trouvé sa ville, de nouvelles villes continueront de naître. Là où les formes épuisent leurs variations et se défont, commence la fin des villes. Sur les dernières planches de l'atlas se diluent des réticules sans commencement ni fin, des villes qui ont la forme de Los Angeles, la forme de Kyoto-Osaka, qui n'ont pas de forme. »<sup>174</sup>

Mais ces villes qui « n'ont pas de forme » ne sont-elles point des villes quand même ? Régine Robin, qui voue aux mégalofoles « informes » comme Los Angeles ou Tokyo une admiration sans bornes, ne partage pas ce point de vue :

« J'adore les villes qui n'en sont pas. Tous mes amis détestent Los Angeles, alors que j'ai tout de suite aimé son climat, son fouillis d'autoroutes, ses palmiers, ses immenses boulevards [...]. Je sais depuis longtemps qu'on ne vit pas à l'unisson des "belles villes", même si on ne se lasse pas de les regarder [...]. Dans les villes-patchworks, dites sans cachet comme Los Angeles, comme Montréal, dans ces juxtapositions de "villages" faits de bric et de broc, je m'épanouis, je m'insinue entre les interstices, je crée mon espace. Ce sont des villes "entre". Elles ne me terrorisent pas par leur passé, leur monumentalité, leur patrimoine à préserver, leur urbanisme harmonieux. Je suis à l'unisson des villes déglinguées, des friches où le sens est en déroute, espaces nomades où je peux tailler ma place. »<sup>175</sup>

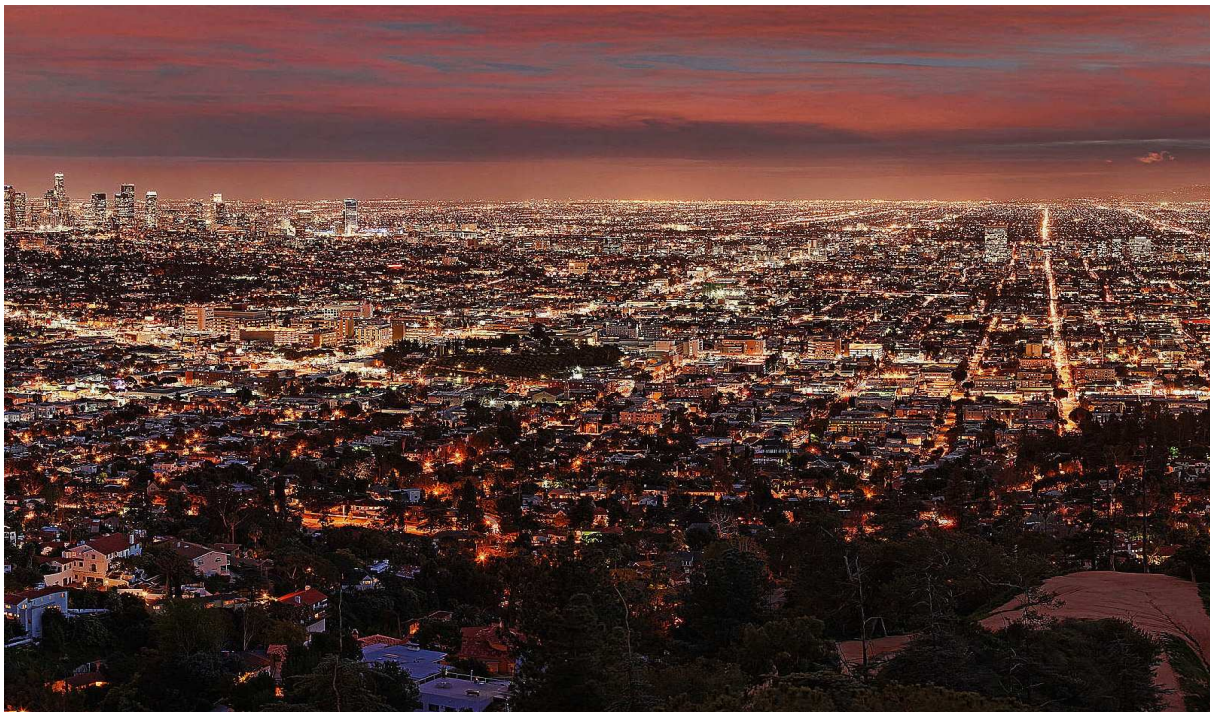


Fig. 11 : Los Angeles, une ville « sans forme » ? – Photo DR

<sup>174</sup> I. Calvino, (1972), *Les villes invisibles*, rééd. de 2002 (coll. Points), p. 161.

<sup>175</sup> R. Robin, (2009), *op. cit.*, p. 224.

Les formes urbaines « ordinaires » peuvent-elles encore faire sens, voire « faire mémoire », au-delà de la seule question du patrimoine, dans le contexte de la mondialisation ? Offrent-elles une alternative davantage « soutenable » à des métropoles portuaires soumises à la diffusion du modèle de la modernité (zoning, grilles et formes répétitives, spécialisation fonctionnelle) et promises désormais à la glorification de quelques icônes architecturales. L'architecte et urbaniste catalan Manuel de Solà-Morales souligne l'intérêt et l'importance d'une telle approche :

« [...] la vision architecturale ne se limite pas à la ville dans ses moments exceptionnels, aux monuments ou aux œuvres singulières, mais [prend] pleinement en compte le traitement des valeurs esthétiques, théoriques et culturelles des tissus construits dans leur globalité, là où la vie des villes a eu une expression des plus complètes et aussi où les architectures ordinaires se sont matérialisées dans toute leur richesse, constituant la forme permanente mais toujours variable de la ville historique. »<sup>176</sup>

Olivier Mongin le rejoint en grande partie dans cette analyse, mais intègre plus fortement la question du fonctionnement démocratique :

« La mondialisation urbaine, une tendance historique lourde, ne se résume ni à la ville-monde ni à la ville globale ni à la ville européenne, elle reconfigure les espaces urbains et affecte les soubassements physiques de la démocratie, en Europe comme ailleurs. »<sup>177</sup>

Ces questionnements nous invitent à reconsidérer non seulement le fonctionnement du « spatial » à travers les nouvelles formes urbaines issues de la reconfiguration des territoires désormais associée peu ou prou à la mondialisation, mais aussi la façon dont les États et les autorités portuaires ou locales se saisissent ou non, sur une certaine durée, et en particulier depuis une vingtaine d'années, de la « gouvernance » de ces mutations urbaines, qu'elle soit « libérale » ou davantage « planificatrice ». Tirillés entre des logiques de gentrification dans des secteurs urbains où élites cosmopolites et populations précaires cohabitent (à New York, Brooklyn en est l'un des archétypes) et une volonté d'organiser de façon plus rationnelle la partition du territoire en fonction des activités choisies (Gênes, Le Havre), ou encore l'absence de gestion véritable de zones placées en attente de reconversion où se concentre, y compris de façon provisoire, une population reléguée issue des diverses vagues de migrations (Barcelone, Londres, mais aussi Marseille ou Calais), les grands acteurs du développement urbain hésitent souvent entre plusieurs stratégies, cherchant à s'affranchir de ces contraintes ou en tout cas à ne pas les subir. Mais est-il raisonnable

---

<sup>176</sup> Panerai et alii, (1976), *op. cit.*, extrait de la préface à la nouvelle édition (1997), p. 6.

<sup>177</sup> *Le Monde* du 11 janvier 2005.



de penser « contrer la mondialisation »<sup>178</sup> ou même de la « réguler » sans agir sur les mécanismes qui, d'une manière globale, pèsent sur les espaces et territoires concernés, sinon à rechercher les termes d'une utopie universelle ? Si cette interpellation dépasse le cadre de notre étude par ses implications politiques, économiques et sociales, elle s'inscrit néanmoins dans ce mouvement de compréhension des nouvelles réalités urbaines, nous invitant à reconsidérer et à donner une perspective d'ensemble à la question des lieux et du « vivre ensemble ». La « verticalisation » de la ville, comme l'influence de la conteneurisation sur la production des formes urbaines, nous préoccupent particulièrement ici, ainsi que la traduction des impacts de la mise en tourisme, à l'échelle mondiale, de l'architecture contemporaine et des éléments patrimoniaux. Nous allons les aborder successivement, avant de voir, dans la seconde partie, comment se situe la question du « grand récit » en tant que levier de cohérence, voire d'homogénéisation, au service de stratégies urbaines en prise avec la mondialisation.



Fig. 12 : New York, vue sur l'East River depuis Manhattan – Photo © Pierre Gras, 2011

---

<sup>178</sup> *Ibid.*

### 3. La tour, figure incontournable de la mondialisation ?

La figure de la tour occupe dans ce dispositif une place particulière et ambiguë. La plupart des grandes villes portuaires se sont dotées, depuis une trentaine d'années, d'édifices de grande hauteur<sup>179</sup>. Elles se livrent même une sévère compétition dans ce domaine. Après l'Amérique, l'Asie et l'Océanie ont joué les premiers rôles dès la fin des années 1990, en érigeant notamment les tours jumelles Petronas à Kuala Lumpur, en Malaisie, la Sky Tower à Auckland (Nouvelle-Zélande) ou encore la tour Taipei 101 à Taiwan, mobilisant des architectes de renom : Norman Foster, I.M. Pei, Renzo Piano, Rem Koolhaas, Richard Rogers, Cesar Pelli, Skidmore, Owings & Merrill, Jean Nouvel, Massimiliano Fuksas ou encore Santiago Calatrava. Trois types d'arguments auraient conduit les métropoles à construire en grande hauteur : la rentabilisation du foncier, l'organisation des déplacements et leur image métropolitaine<sup>180</sup>.

#### *Un phénomène global et récurrent*

Le « retour des tours » dans les métropoles européennes est un phénomène plus tardif, mais récurrent. Jusqu'aux années 2000, relativement peu de gratte-ciel avaient été érigés en Europe, alors même que les villes américaines, asiatiques ou africaines s'élevaient de plus en plus en direction des nuages : 700 tours à Shanghai, 450 à Sao Paulo, et plusieurs centaines de gratte-ciels à Séoul, Lagos ou Johannesburg. L'Europe leur a finalement emboîté le pas, et il est devenu rare désormais de visiter une opération de restructuration urbaine ou de « reconquête » de *waterfront* qui ne fournisse son lot de prouesses architecturales de haut niveau<sup>181</sup>. Pourtant, en dépit de l'exception des tours médiévales de San Gimignano, en Toscane, sans aucun lien avec une activité maritime, et en mettant de côté les ouvrages de défense érigées par les Génois sur le littoral ligure et en Corse, ou encore la Torre de Oro (XIII<sup>e</sup> siècle), devenue le symbole de la puissance maritime et financière de Séville, cette forme urbaine ne dispose guère d'antériorité historique. On ne construit que rarement ce type d'édifice sur le littoral, propre aux invasions à toutes les époques, mais plutôt des sémaphores, puis des phares dont la fonction détermine la forme. La

---

<sup>179</sup> Dans la réglementation française, un immeuble de grande hauteur (IGH) est « un corps de bâtiment dont le plancher bas du dernier niveau est situé, par rapport au niveau du sol le plus haut utilisable pour les engins des services publics de secours et de lutte contre l'incendie, à plus de 50 mètres pour les immeubles à usage d'habitation [...] ; à plus de 28 mètres pour tous les autres immeubles ». Source : Code de la Construction et de l'Habitation.

<sup>180</sup> Jean-Pierre Palisse, (2008), « Des tours en débat », dossier « Envies de ville », *Les Cahiers de l'IAU Île-de-France* n°149, décembre, pp. 38-41.

<sup>181</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 235-239.

configuration classique de l'entrepôt est plutôt le parallélépipède, avec des barres qui peuvent atteindre quatre à cinq niveaux dans le courant du XIX<sup>e</sup> siècle comme pour l'Albert Dock de Liverpool (1846)<sup>182</sup>. Il faut attendre le dernier quart du XX<sup>e</sup> siècle pour que « la tour ou le groupe de tours deviennent la marque des grandes villes, un *landmark* symbole de leur place dans la compétition des grandes capitales et des villes-mondes »<sup>183</sup>, où les métropoles portuaires prennent peu à peu leur place. Ce fut le cas de Barcelone, avec les tours jumelles Arts et Mapfre (1992), et plus récemment la Torre Agbar (2005), édiflée par Jean Nouvel sur l'avenida Diagonal. Mais plus encore celui de Londres :

« Le paysage urbain de Londres est scandé de tours aux styles différents, de l'Art déco, dont se réclame le premier gratte-ciel de la capitale britannique, Adelaïde House (1925), au *high-tech* en passant par le modernisme et le postmodernisme. Leur coprésence démontre, quelle que soit l'époque, que l'architecture verticale s'est inscrite de façon plus ou moins importante dans la ligne d'horizon. »<sup>184</sup>

Le ciel de Londres est hérissé de plusieurs centaines de tours, qu'ont longtemps dominé le Canada Square (1991) et la tour Swiss Re, dite *Gherkin* (« cornichon »), réalisée par Norman Foster et inaugurée en 2004. La London Bridge Tower, dite *The Shard* (« le tesson »), livrée en 2012, hissera le record local à 309 mètres et 72 étages. Mais des métropoles de taille plus modeste ne sont pas en reste comme Malmö, avec la Turning Tursø (2005) due à Santiago Calatrava, Manchester avec la Beetham Tower (2006) ou encore Rotterdam. En dehors de la très précoce tour de la faculté de médecine Erasmus (1969), une trentaine d'immeubles de plus cent mètres de hauteur ont été construits depuis les années 1990 dans cette ville qui fut longtemps le premier port mondial, en particulier dans le secteur reconverti de Kop van Zuid où domine désormais le complexe hôtelier et de bureaux De Rotterdam, dû à l'agence OMA de Rem Koolhaas (150 m de hauteur). Ces « emblèmes » de la modernité sont pour l'essentiel des tours de bureaux, parfois couplés à quelques équipements, très rarement des logements, contrairement aux pays émergents où ces diverses fonctions cohabitent plus souvent.

---

<sup>182</sup> Conçu par Jesse Hartley et Philip Hardwick, il disposait de la première structure jamais construite en fonte, brique et pierre, sans bois de charpente en Angleterre. Il fut ainsi le premier système d'entreposage des non-combustibles dans le monde. Son système d'amarrage était considéré comme révolutionnaire parce que les navires étaient chargés et déchargés directement à partir des différents étages des entrepôts. Source : <http://archiseek.com/2009/1839-46-albert-dock-liverpool/>

<sup>183</sup> J.-P. Palisse, (2008), *op. cit.*

<sup>184</sup> Jean-Philippe Hugron, « Londres, une géographie du renouveau des tours », *Revue géographique de l'Est*, vol. 48, 1-2/2008, mis en ligne le 09 octobre 2011 [consulté le 8 mars 2017].



### *Un produit importé de l'Occident ?*

Dans le même domaine, l'évolution des villes chinoises est proprement stupéfiante. Pourtant, aux yeux des Chinois, la tour était perçue à l'origine comme un produit fini importé de l'Occident : « Dans la ville chinoise traditionnelle, l'horizontale dominait et l'importance d'une ville se traduisait par son étendue. Hormis les fortifications, la pagode était la seule construction en hauteur. »<sup>185</sup> La tour a fait son apparition massive en Chine en même temps de l'automobile, un autre produit occidental, dans les années 1950. Shanghai, la première grande ville portuaire chinoise ouverte aux Occidentaux au XIX<sup>e</sup> siècle à l'issue des « traités inégaux » de Nankin (1842), a accueilli ses premiers immeubles d'une certaine hauteur dans les années 1910 à 1930, sous l'influence occidentale. Actuellement, l'agglomération de Shanghai en compte plus de sept cents. Depuis quinze ans, une trentaine de nouvelles tours ont fait leur apparition dans le ciel shanghaien, dans le cadre d'une compétition acharnée : 468 mètres pour la tour de la télévision érigée en 1994, 420 mètres pour la tour Jinmao élevée en 1998, 492 mètres pour la tour du Shanghai World Financial Center, livrée en 2008<sup>186</sup>. À tel point que ces bâtiments contemporains, davantage que le patrimoine architectural de l'Entre-deux-guerres, sont devenus les icônes de la ville chinoise. Sur les dix gratte-ciel les plus hauts du monde érigés depuis dix ans, la moitié l'ont été en Chine. La politique économique menée par le gouvernement chinois dans les années 1980 à 1990 explique largement cette floraison : « Les tours étaient les ambassadrices des pouvoirs publics, qui voulaient convaincre les investisseurs internationaux de leur volonté de changer d'attitude »<sup>187</sup>. Pour les citoyens chinois, habitués à des formes plus horizontales, ce changement d'échelle était tenu initialement pour l'un des éléments du « mystère » du mode de vie occidental. Mais leur opinion a singulièrement évolué au cours de ces dernières années : la démolition des vieux quartiers de Shanghai, en particulier à l'occasion de la préparation de l'exposition universelle de 2010, a fait passer la tour d'objet d'admiration à sujet de réprobation, d'autant plus que les constructions de grande hauteur restent parfois inoccupées alors qu'elles provoquent expulsions et relogements autoritaires en périphérie, sous couvert de l'argument du confort pour les habitants<sup>188</sup>.

---

<sup>185</sup> Zhuo Jiang, (2007), « Petite histoire de la tour en Chine », *Urbanisme* n°354, mai-juin, p. 50-53.

<sup>186</sup> Ce « record » local a été dépassé en 2014 par la Shanghai Tower (632 mètres), édiflée dans le quartier de Pudong, qui abrite un hôtel, des bureaux, des commerces ainsi que des jardins suspendus, et qui constitue depuis le second plus haut gratte-ciel au monde après la Burj al-Khalifa de Dubaï.

<sup>187</sup> Zhuo Jiang, (2007), *op. cit.*, p. 51.

<sup>188</sup> Cf. Valérie Laurans, (2005), « Shanghai : l'argument du confort pour déplacer les résidents urbains », *Perspectives chinoises*, vol. 87, p. 12-21.



Fig. 13 : Vue du fleuve Yangzi dans le cœur métropolitain de Shanghai – Photo DR

Cette « course vers le haut » est fortement questionnée actuellement. Le poids des tours de Shanghai serait en effet l'une des causes principales de l'affaissement du sol de la capitale économique chinoise, dont la vitesse préoccupe les spécialistes avec une moyenne d'un centimètre et demi par an<sup>189</sup>. La construction de tours contribue certes à optimiser l'utilisation du sol, qui est à la fois rare et cher dans les grandes métropoles, mais cet argument ne résiste guère à l'énoncé des autres facteurs de risques. L'impact considérable des attentats du 11 septembre 2001 à New York n'est pas pour rien dans cette appréciation critique que portent fréquemment les opinions publiques sur l'intérêt et la vulnérabilité de ce type d'édifice. Au Canada, par exemple, en 2012, la population a rejeté les projets de la Harbourfront Corporation de Toronto qui souhaitait « redévelopper » une partie du *waterfront* sous la forme d'une série de gratte-ciels<sup>190</sup>. Le gouvernement fédéral a dû geler le projet et exiger des promoteurs une révision complète de l'ensemble projeté. Certains ont évoqué à cette occasion des projets mieux négociés avec les associations d'usagers, comme celui du Vieux Port de Montréal, généralement considéré comme une réussite au Québec<sup>191</sup>.

---

<sup>189</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*

<sup>190</sup> *Ibid.*

<sup>191</sup> Cf. notamment C. Chaline, (1988), « La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles », *Annales de géographie*, vol. 97, n°544, p. 695-715.

Néanmoins, la tour participe à la construction d'un imaginaire qui ne se dément que très lentement. Et l'on découvre des projets toujours plus extravagants en front de mer, tant à Dubaï, avec une tour d'un peu plus d'un kilomètre de haut, qu'au Japon avec un édifice pyramidal baptisé *Try 2004*, qui dépasserait les deux kilomètres de hauteur et pourrait accueillir plusieurs dizaines des milliers de résidents. Si ces défis donnent parfois le vertige, ils restent très actuels et le débat public sur cette question est désormais très animé.<sup>192</sup> De meilleurs équilibres écosystémiques étant recherchés, l'environnement fera-t-il bon ménage sur la durée avec cette frénésie constructive ? Plus généralement, la construction de bâtiments de grande hauteur est-elle vraiment compatible avec l'insertion et la cohésion urbaines, pierres angulaires du « développement durable » ? Certes, les exemples de New York ou de Vancouver, métropoles globales où la ville verticale cohabite avec d'autres formes urbaines, suggèrent que « la grande hauteur peut se concilier avec une ville ouverte, attractive et vivante »<sup>193</sup>. Mais est-ce une question d'altitude ou d'attitude ?

### *La logique de verticalisation contestée*

Le retour de la ville verticale sur la scène publique doit donc être étudié d'une façon plus large et sur une plus longue période, comme l'a montré le colloque *The Vertical City* organisé à Lyon en 2015<sup>194</sup>. Une analyse de la situation française montre ainsi que c'est avec l'opération Euralille, lancée à la fin des années 80, que les tours ont fait leur *come-back* dans les projets urbains. Hormis les tours de La Défense, celle de Montparnasse, la tour Bretagne à Nantes ou la tour du Crédit lyonnais à Lyon, réalisées dans les années 1960 à 1975, il a fallu attendre trente ans pour voir d'autres villes rentrer dans le jeu, mais on compte peu de villes portuaires parmi elles. Marseille, avec la tour de bureaux CMA-CGM (147 m de haut, Zaha Hadid, architecte) implantée en 2011 sur le site d'Euroméditerranée, fait figure d'exception. En outre, cette opération a été conçue dans le cadre d'une opération visant le renouvellement urbain de quartiers dont l'image se détériorait au moment où la concurrence territoriale s'accroissait, plutôt que dans le cadre d'une seule logique de recomposition urbaine des quais de la Joliette et du port historique de Marseille.

---

<sup>192</sup> Lire à ce propos les réflexions de Jean Gottmann, (1966), "Why the Skyscrapers?", *Geographical Review* n°56, n°2, p. 190-212 ; Paul Virilio, (2004), *Ville panique ; ailleurs commence ici* (Paris, Galilée) ; et Th. Paquot, (2008), *La folie des hauteurs ; pourquoi s'obstiner à construire des tours ?* (Paris, éd. Bourin).

<sup>193</sup> J.-P. Palisse (2008), *op. cit.*

<sup>194</sup> Colloque organisé par l'Université Lyon 2, le Labex IMU, EVS-UMR 5600 du CNRS et le programme Skyline (2012-2016) de l'Agence nationale de la recherche, du 25 au 27 novembre 2015. Coordination scientifique : Manuel Appert. Site web : <http://villeverticale.sciencesconf.org>

Au-delà du périmètre national, on peut constater que ce mouvement de verticalisation s'est engagé, il y a déjà près de vingt-cinq ans, dans de nombreuses villes européennes (Londres, Barcelone, Milan, Madrid, Berlin, Milan, Turin, Rotterdam, Vienne ou Varsovie) pour prendre une ampleur inédite. Les métropoles européennes participent de fait à un phénomène d'ampleur mondiale, sans nul doute en rapport à l'accélération du mouvement de métropolisation et de globalisation des échanges depuis une trentaine d'années. On recenserait ainsi près de 350 tours en projet, approuvées ou en construction dans le seul Grand Londres<sup>195</sup>.

Cette logique de verticalisation croise toutefois deux autres paramètres, de nature contradictoire, à prendre en compte dans le cas français : la recherche d'une densification des centres urbains, censée compenser ou freiner les logiques d'étalement urbain propres aux villes contemporaines ; mais aussi la réflexion critique sur les représentations de la ville moderne, qui renvoie à un imaginaire collectif marqué par la Charte d'Athènes, les grands ensembles et l'utilisation massive du béton. Cet imaginaire n'est pas à proprement parler favorable à la prise en compte d'une ville verticale, même si, au cours de la dernière décennie, les pouvoirs publics s'y sont montrés plus favorables, en lien avec leurs objectifs de densité urbaine et de transition énergétique. Un mouvement de patrimonialisation de certaines constructions en béton s'est même amorcé, concernant dans plusieurs cas des immeubles de grande hauteur<sup>196</sup>. Cependant, « opposer modernité et patrimoine ne permet pas toujours de rendre compte de l'instrumentalisation des contextes urbains » dans la mise en scène des projets de tours<sup>197</sup>.

Le débat est toutefois en passe d'être renouvelé, car la tour est parfois considérée comme un moyen de minimiser l'étalement urbain et les mobilités associées dans les grandes métropoles. Cet argument est contesté, en raison des échelles d'appréciation de ce que l'on appelle « densité ». En effet, à petite échelle, comme l'a montré l'expérience des grands ensembles français, la densité offerte par des quartiers constitués de tours n'est pas nécessairement plus élevée que celle qui a été permise par le tissu haussmannien ou la typologie des masses privilégiées dans les ZAC françaises. C'est plutôt la valeur de symbole des tours qui fait question, tant du côté

---

<sup>195</sup> Source : programme Skyline.

<sup>196</sup> Cf. le chapitre « Le béton à l'épreuve du temps », Ph. Genestier, P. Gras (co-dir.), (2015), *Sacré béton ! Fabrique et légende d'un matériau du futur*, Lyon, éditions Libel, p. 167-180.

<sup>197</sup> Manuel Appert, (2015), « Le retour des tours dans les villes européennes », dossier in [metropolitiques.eu](http://metropolitiques.eu), mis en ligne le 16 décembre 2015 [consulté le 21 mars 2017].

des promoteurs de ces projets que de leurs opposants. Pour les premiers, ces projets ne peuvent que contribuer au renouvellement de l'image métropolitaine des villes concernées et permettent d'afficher une « dynamique positive » dans la concurrence entre les territoires. Pour les seconds, en revanche, il n'existe aucune demande sociale (et même économique, parfois) pour ce type de construction, souvent érigée sans relation avec son environnement ni avec les populations les plus concernées. La contestation semble leur donner raison puisqu'elle ne se limite plus à des métropoles comme Barcelone, Genève ou Paris, qui en sont coutumières, mais s'étendent à présent à des villes comme Séville, Turin, Vienne et même Saint-Petersbourg. Au-delà de leur impact social, environnemental ou paysager, et quelles que soient les méthodes visant à susciter l'adhésion des habitants, c'est plutôt l'absence de projet politique inclusif, capable de fédérer leur environnement autour d'une forme urbaine acceptable, que les mouvements de contestation fustigent. Dans le développement actuel de la ville verticale,

« les nouveaux programmes immobiliers sont forcément haut de gamme, car la mauvaise réputation des tours et l'échec du logement social des années 1960 poussent à réécrire leur histoire dans ce sens. Du même coup, la relation au sol et l'ancrage territorial de ces programmes sont relatifs : depuis le 90<sup>e</sup> étage, vous devez vous sentir davantage lié au ciel qu'à la terre.... »<sup>198</sup>

Mais cette exceptionnalité de la tour dite « de standing » se trouve banalisée par l'extension du marché. Des poches de « pauvreté verticale » persistent dans certaines villes, comme Londres, Caracas ou Toronto, ville où l'ONG canadienne United Way a mené, en 2010, une étude originale sur la vulnérabilité sociale des tours<sup>199</sup>.

### *Tokyo, New York, Londres : quand les villes globales poussent vers le ciel*

Construire une « cité multi-niveaux » disposant d'une certaine mixité sociale et fonctionnelle reste un vrai défi pour la planification urbaine, en particulier pour les « villes globales ». Le cas de Tokyo est tout à fait singulier, comme le souligne le géographe Raphaël Languillon-Aussel : « Derrière l'apparent désordre paysager, le *skyline* de Tokyo obéit à des logiques complexes. »<sup>200</sup> Les tours sont apparues dans la capitale japonaise à la fin des années 1960, mais la verticalisation de la ville est le fruit de deux mouvements bien plus tardifs : la « ville globale » des années 1980 et le mouvement de « renaissance urbaine » des années 2000. Le *skyline* tokyoïte est

---

<sup>198</sup> S. Graham, *op. cit.*

<sup>199</sup> Cf. *Vertical Poverty*, (2011), United Way TYR, 30 p. - [www.unitedwaytyr.com/research-and-reports](http://www.unitedwaytyr.com/research-and-reports)

<sup>200</sup> Cf. « Le skyline de Tokyo, entre constructions opportunistes et ordre caché », [metropolitiques.eu](http://metropolitiques.eu), article mis en ligne le 23 septembre 2015 [consulté le 10 décembre 2016].



longtemps resté relativement bas, avec une limite maximale autorisée de 30 mètres, ce qui peut s'expliquer par les normes parasismiques et les techniques constructives en vigueur au Japon depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle. Si quelques principes dérogatoires existaient, il a fallu attendre la Nouvelle loi de planification urbaine (1968), pour voir émerger des périmètres de planification cherchant à restreindre l'urbanisation dans certains secteurs périphériques de la capitale.



Fig. 14 : Le *skyline* de Tokyo, avec à gauche, en rouge et blanc, la Tokyo Tower – Photo DR

La verticalisation serait ainsi le contrepoint de ce contrôle de l'étalement urbain souhaité par les autorités. En réalité, la petite taille des parcelles, caractéristique du tissu urbain japonais, a rendu difficile la réalisation de tours à Tokyo. La ville y est néanmoins parvenue, au cours des années 1970 à 1990, dans plusieurs quartiers comme ceux de Marunouchi ou de Shinjuku, en transformant des friches urbaines regroupant plusieurs parcelles. Ces projets de tours étaient opportunistes, dans le sens où ils se saisissaient des rares possibilités offertes par la structure foncière. Approuvée en 2002, la nouvelle Loi de Renaissance urbaine a cherché à relancer la fabrique de la densité urbaine. Elle a eu pour effet la réalisation de grands centres d'affaires, substituant d'importants projets de redéveloppement économique à de petits immeubles vétustes : quelque 80 tours de plus de 150 mètres de haut ont ainsi émergé entre 2000 et 2012 dans les quartiers centraux et sur le *waterfront* urbain<sup>201</sup>.

<sup>201</sup> R. Perez, (2014), *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, vol. 13, n°3.

Mais l'irruption massive de la grande hauteur sous forme de bureaux ou d'hôtels a créé une rupture avec le sens de l'espace traditionnel japonais : « Auto-référent, le *skyline* ne dialogue plus avec son environnement immédiat, mais avec les hauteurs qui le composent »<sup>202</sup>. Car la tour incarne le pouvoir de l'individualité, en opposition à l'*awai*, lieu du collectif, qui incarne le contexte<sup>203</sup>. Du point de vue urbain ou paysager, le *skyline* de Tokyo laissait peu de place, jusqu'aux années 2000, à une réflexion d'ensemble, constituant plutôt une juxtaposition d'opportunités et de contraintes favorables à une architecture générique. Le regain des tours des quinze dernières années a permis de nuancer cette vision et autorisé des références plus spécifiquement japonaises comme la tour Tokyo Sky Tree, sabre planté dans le sol dont la forme et le système parasismique s'inspirent des pagodes traditionnelles à cinq étages<sup>204</sup>.

L'exemple de New York s'inscrit, lui aussi, dans une histoire et un paysage particuliers, liés au cours de la dernière décennie à l'émergence des risques environnementaux que les inondations et la montée des eaux font peser sur cette métropole « globale ». L'ouragan Sandy, qui a balayé la côte nord-est des États-Unis en octobre 2012, a mis l'accent sur les fragilités des infrastructures new-yorkaises (centrales électriques, métro, tunnels, équipements portuaires...). Manhattan, archétype de ville verticale à l'échelle mondiale, fait particulièrement figure de « cible ». Aussi les conséquences de cet événement ont-elles été sensibles dans la manière dont les autorités new-yorkaises ont intégré les risques d'inondations dans leurs stratégies. Les services officiels ont commencé à admettre le fait que la montée des eaux pourrait placer 800 000 New-yorkais en zone inondable à l'horizon 2050, contre 400 000 en 2010<sup>205</sup>. Michael Bloomberg, alors maire de New York, s'était engagé à prendre des mesures « immédiates » pour que de tels événements ne puissent se reproduire. Plusieurs concours ont ainsi été lancés pour tenter de promouvoir des méthodes d'aménagement prenant en compte les risques tout en maximisant la sécurité des investissements privés appelés à les mettre en scène.

En juin 2014, l'agence danoise BIG a présenté des scénarios plutôt positifs à cet égard, proposant des images rassurantes, comme le « Big U » qui entend ceinturer le sud de

---

<sup>202</sup> R. Languillon-Aussel, (2015), *op. cit.*

<sup>203</sup> *Ibid.*

<sup>204</sup> Sa hauteur (634 mètres, qui se dit en japonais mu-sa-shi, soit 6-3-4) renvoie également au nom de la province de Tokyo sous l'ère Edo : Musashi. Cf. R. Languillon-Aussel, *op. cit.*

<sup>205</sup> Talke S.A. et alii, (2014), "Increasing storm tides in New York Harbour", *Geophysical Research Letters*, vol. 41, n°9.

Manhattan par un fer à cheval d'équipements et d'aménagements « résilients » sans remettre en cause la verticalité de la ville<sup>206</sup>. Cette logique contribue *a priori* à relativiser la question de la grande hauteur vis-à-vis du risque qu'elle ferait peser sur le futur de New York. Les investisseurs poussent d'ailleurs à rentabiliser toujours davantage le foncier dans cette partie de la ville où se concentre une bonne partie de ses centres de décision, plutôt qu'à en assurer la viabilité environnementale à long terme. D'ici à 2030, New York espère gagner un million d'habitants supplémentaires, des cadres supérieurs et des « créatifs » dans leur grande majorité : un moyen de renforcer à la fois l'attractivité et la puissance économique de la ville. Compte tenu de la rareté et du renchérissement des prix du foncier, tant à Manhattan qu'à Brooklyn, il paraît clair que l'essentiel de cette croissance démographique se fera en hauteur, en dépit des risques. Et comme les investisseurs négocient toujours mieux le droit de densifier leurs parcelles en échange d'aménagements publics, la ville verticale semble assurée d'un bel avenir. New York devra toutefois imaginer un mode de développement plus équilibré et organiser sa résilience sur des bases plus participatives, comme s'y est engagé le nouveau maire Bill de Blasio, élu en 2013. Le « modèle vertical » new-yorkais devra puiser dans sa capacité à se réinventer, sur la base d'une trame probablement identique, mais avec des formes architecturales moins fragiles ou en tout cas mieux protégées<sup>207</sup>.

Londres, enfin, est aujourd'hui le cas de figure le plus contrasté, sinon le plus brutal, en Europe. La métropole poursuit en effet la construction de tours à une échelle et à un rythme considérables : pas moins de 114 projets ont été annoncés au cours de la seule année 2015. 70 % d'entre eux sont destinés au logement, et ils sont regroupés sur trois ou quatre grands sites seulement<sup>208</sup>. Ce qui n'empêche pas les mouvements de contestation de s'exprimer. La gentrification se déploie en priorité dans les quartiers d'habitat social centraux (Barbican) ou situés sur la rive sud de la Tamise (Elephant & Castle, Brixton) où les démolitions s'accroissent. Si les cônes de vue et l'énergie font l'objet d'une attention particulière dans les secteurs denses, on ne peut pas dire que la mixité sociale soit l'objectif essentiel de ces opérations. Les projets « événementiels » y trouvent une terre d'accueil particulièrement favorable. Ainsi, l'ensemble Peninsula Place, un complexe tout en courbes encadré par trois gratte-ciel, projeté à proximité du stade olympique de Greenwich, entend « radicalement

---

<sup>206</sup> Cf. P. Gras, (2014), *Urbanités, op. cit.*

<sup>207</sup> Lire la troisième partie de ce document.

<sup>208</sup> M. Appert, (2015), *op. cit.*



transformer le quartier, tout en s'inspirant du riche héritage architectural de Londres et de la géographie spécifique de la péninsule », selon son concepteur, Santiago Calatrava<sup>209</sup>. Situé à deux pas de la Tamise et composé de bureaux, d'un centre commercial, d'un cinéma, d'un théâtre et d'un jardin d'hiver, il sera desservi par une nouvelle station de métro et une gare multimodale. Cette transformation ambitieuse, non dépourvue de précautions environnementales, achèvera la verticalisation de ce secteur urbain devenu très compétitif. Mais dans ce projet comme dans d'autres,

« on touche aux limites d'une analyse de type développement durable, qui met l'accent sur le *green washing* au détriment de deux autres grands objectifs : l'équilibre social et la viabilité économique »<sup>210</sup>.



Fig. 15 : Le projet Peninsula Place, dans le secteur olympique de Greenwich – Photo DR

Dans ce contexte, la verticalité peut-elle « préserver » la ville, en l'aidant à se densifier et à gérer plus efficacement ses besoins de mobilité ? Au vu des exemples proposés, le défi reste entier. La diversité architecturale des projets n'est pas en cause, mais la pensée urbaine qui y préside comporte un certain nombre de stéréotypes qui permet à une partie de l'opinion publique de la classer généralement comme un avatar de la « mondialisation », souvent facteur de méfiance sinon de

<sup>209</sup> Cité par la revue *Architecture Digest*, février 2017. Le commanditaire de ce projet est Knight Dragon, une société immobilière détenue par le milliardaire hongkongais Henry Cheng.

<sup>210</sup> M. Appert, (2015), *op. cit.*

rejet. La conflictualité, potentielle ou avérée, de ces projets de tours est telle que c'est peu dire que ces logiques appellent une gouvernance avisée, alors que de nouveaux paradigmes émergent, comme la gestion des risques naturels majeurs, la nécessité d'une mixité fonctionnelle et sociale ou encore la protection visuelle du paysage urbain. De nouveaux outils apparaissent également, avec les systèmes d'information géographique en *open data* qui permettent aux différents acteurs d'évaluer plus précisément l'impact de la création de tours dans le paysage, y compris les associations ou les simples riverains. Les stratégies des acteurs de ces projets sont hétérogènes et plusieurs logiques cohabitent chez les décideurs : un urbanisme de type libéral, mais davantage « négocié » avec les investisseurs, en Grande-Bretagne ou aux Pays-Bas, mais aussi en Espagne et dans les pays Baltes, et des modèles plus « événementiels », favorables à une « esthétique accidentelle », portés ou gérés par des politiques publiques manquant de cohérence et parmi lesquels on peut ranger la France ou l'Italie. La comparaison avec les cas asiatiques et américains, extrêmement libéraux, devrait inciter l'Europe à confronter ses modèles et ses modalités de planification, sinon à chercher à « repenser l'espace et le territoire dans leur dimension verticale »<sup>211</sup>.

#### *La verticalité dans le contexte portuaire*

En quoi cette dualisation des stratégies est-elle caractéristique des métropoles portuaires ou spécifique de modes de faire qui en constitueraient la clé ? Cela reste à établir, mais en Europe, la modération qui était jusqu'ici la règle semble battue en brèche, car les collectivités territoriales et les autorités portuaires, confrontées aux coûts croissants du foncier, encouragent le phénomène de la verticalisation de l'espace urbain, poussant les regards à se tourner vers les « modèles » asiatiques (Busan, Hong Kong, Djakarta), sud-américains (Sao Paulo, Buenos Aires), voire africains (Lagos, Johannesburg, Abidjan) pour mieux comprendre comment peuvent s'articuler, dans un cadre ultralibéral, les trois dimensions auxquelles elles sont confrontées au bénéfice de « stratégies intégrées » ville-port : maîtrise des risques, besoin de compétitivité et mixité fonctionnelle. Verticalisation et politiques plus soutenables en matière d'environnement pourraient pourtant être davantage liées, en particulier dans des métropoles portuaires qui ont vocation à « concilier les contraires », mais à certaines conditions, comme le plaide l'ancien délégué général de la FNAU, Marcel Belliot.

---

<sup>211</sup> *Ibid.*

« Le développement durable est devenu un “incontournable” des politiques publiques. S’il impose des contraintes en matière de conception et de mise en œuvre des projets, il amène aussi à mieux prendre en compte les richesses naturelles d’un site et il pousse à l’utilisation de *process* moins agressifs et moins polluants. Les ports, qui avaient beaucoup à se faire pardonner dans ce domaine, deviennent des lieux privilégiés d’expérimentation et de développement des technologies douces. »<sup>212</sup>



Fig. 16 : L’ancien site portuaire de Puerto Madero à Buenos Aires a été « reconquis » au bénéfice quasi exclusif d’un habitat vertical spéculatif – Photo © P. Gras, 2010

Jusqu’ici, elles n’en avaient guère fait la démonstration et leur rôle de « laboratoire d’excellence » de l’innovation n’était pas allé jusqu’à concerner l’évolution des formes urbaines. La globalisation pourrait avoir pour conséquence, paradoxalement, de les y contraindre davantage<sup>213</sup>.

<sup>212</sup> FNAU/Club Territoires maritimes, (2011), *op. cit.*, p. 5.

<sup>213</sup> Cf. P. Gras, (2017), « Les métropoles portuaires touchées par l’innovation », *Diagonal* n°199, p. 23-25.

#### 4. *Container City* : le conteneur a-t-il vraiment changé le monde ?

La conteneurisation est un facteur majeur de mutation des espaces urbano-portuaires, même lorsque cette transformation avait commencé auparavant, comme le montre l'exemple de Londres. Elle a en tout cas contribué à transformer de façon radicale le rapport ville-port, avec une ampleur inédite à l'échelle mondiale. Pour Pascal Lamy, ancien directeur de l'OMC, le porte-conteneur est même, avec Internet, « l'un des deux moteurs de la mondialisation »<sup>214</sup>. Cette évolution est étroitement liée aux mutations des conditions de production et de transports de marchandises au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, mais aussi au changement de statut d'un outil technique qui, selon Marc Levinson, a « changé le monde »<sup>215</sup>.

##### *Des bouleversements politiques aux mutations économiques*

Le déclin des grands ports industriels à l'issue de la Seconde guerre mondiale va en effet coïncider avec le début d'un bouleversement des logiques de production industrielle à l'échelle mondiale<sup>216</sup>. Le système colonial « classique », à l'image des principes en vigueur au sein du Commonwealth, supposait de limiter le nombre de sites de production au cœur de l'empire, tout en confiant aux anciennes colonies le soin de les approvisionner en matières premières. Cette période est révolue à la fin des années 1940, lorsque le système colonial britannique commence à se disloquer avec l'indépendance de l'Inde et du Pakistan (1947) puis celle de la Malaisie (1948). Nombre de villes portuaires perdent à cette époque leur rôle de centres d'exportation de produits manufacturés. C'est le cas, en Angleterre, de Liverpool et de Manchester, comme au Japon celui de Nagoya ou d'Osaka, qui sont directement concernés par la disparition ou la délocalisation des industries qui avaient fait leur richesse et qui connaissent dès lors une phase de déclin considérable. Les ports américains de la côte Nord-Est subiront le même sort dès les années 1960, affectés par la concurrence du transport aérien de passagers vis-à-vis des traversées transatlantiques en paquebot et par l'obsolescence des sites industriels et de chantiers navals qu'ils abritent. Dans le même temps, le commerce mondial commence à changer de visage. L'Union soviétique, la Chine et leurs pays satellites, jusqu'ici exclus des échanges internationaux ou limités aux échanges entre eux, augmentent leurs capacités de production industrielle, tandis que, sous l'influence des États-Unis, le libre-échange

---

<sup>214</sup> *Le Monde* du 30 juin 2011.

<sup>215</sup> M. Levinson, (2011), *The Box ; comment le conteneur a changé le monde*, Paris, Max Milo, 477 p.

<sup>216</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 87-90.



et la concurrence internationale se développent fortement. Le commerce maritime est « dopé » par cette poussée libre-échangiste : 524 millions de tonnes en 1950, plus d'un milliard en 1960 et près de 2 milliards de tonnes en 1968.

C'est dans ce contexte qu'interviennent les mutations technologiques qui nous intéressent ici. Les infrastructures historiques (bassins de commerce, bassins à écluse, canaux d'évacuation des marchandises...) étaient certes déjà proprement dépassées au moment de la Première Guerre mondiale, avec leurs multiples bassins à flot, leurs écluses nécessitant des manœuvres compliquées, leurs longues escales, leurs quartiers réservés, leur main d'œuvre captive mais fortement encadrée par les syndicats, aussi prompte à décharger un cargo qu'à instaurer un piquet de grève. Industriels et entreprises de manutention avaient d'ailleurs déjà cherché, pendant l'Entre-deux guerres, à adapter les infrastructures à leurs besoins, quitte à déplacer le port dans la ville, en construisant des équipements d'une dimension inédite, à l'image de l'écluse François 1<sup>er</sup> au Havre – qui ne sera cependant terminée qu'au début des années 1970. Une fois les conflits post-coloniaux et la crise de Suez (1956) apaisés – et avec eux la libre circulation sur le canal de Suez assurée –, il apparaît encore plus clairement aux industriels qu'il devient intéressant non plus seulement d'importer des matières premières des pays moins développés, mais aussi de faire fabriquer des biens de consommation dans les pays producteurs, ou en tous cas parmi ceux où la main d'œuvre est la moins chère, puis de les transporter par voie maritime vers les États-Unis, l'Europe ou l'Australie, où le « boum » de la consommation et l'accession à la propriété individuelle favorisent l'acquisition de produits industrialisés ou semi-industrialisés. En outre, après les destructions massives de la Seconde Guerre mondiale, certains ports n'avaient pas souhaité reconstruire sur le site initial, comme Rotterdam, abandonnant à un autre horizon un centre-ville en ruine pour implanter le port au plus près de la mer. Confrontée, à moindre titre, au même problème, Londres avait fait le choix du site du Tilbury, aménagé au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, pour mieux fermer un à un, à partir des années 1960, les différents bassins des Docklands.

### *Le temps des innovations technologiques*

Ces bouleversements relativement rapides ne doivent pas masquer le fait que les effets des innovations se font souvent attendre et que les technologies évoluent lentement, au moins leur généralisation, à cette époque. Celles qui avaient été mises au point avant la Seconde Guerre mondiale furent éprouvées, dans tous les sens du

terme, pendant le conflit mais ne trouvèrent souvent leur aboutissement que bien plus tard. Ainsi les navires marchands s'équipent-ils de radars – qui avaient été perfectionnés par l'industrie de guerre et la pratique des équipages – mais, jusqu'au milieu des années 50, ils conservent des moteurs à vapeur et leur bon fonctionnement nécessite une main d'œuvre importante, tant pour les manœuvrer que pour les décharger. Les navires commerciaux comme les grands pétroliers dépassaient rarement, dans l'après-guerre, la jauge de 20 000 tonnes. Dans les vingt années qui suivirent, ces limites à la rapidité et à la capacité de transport des grands bâtiments commerciaux vont exploser, entraînant de nouvelles mutations dans la plupart des ports qui venaient tout juste d'être reconstruits ou modernisés. L'Allemagne et le Japon, dont la reconstruction est placée sous le contrôle américain, aménagent de nouveaux chantiers navals, comme à Hambourg où peuvent être fabriqués des navires de plus en plus gros, dotés des meilleures technologies. Les Japonais se spécialisent dans la réalisation de pétroliers géants. Le *Sinclare Petroleum*, l'un des premiers d'entre eux, construit en 1956, passe la barre des 50 000 tonnes, un volume bientôt dépassé, trois ans plus tard, par l'*Universe Apollo*, qui atteint 100 000 tonnes, puis l'*Idemitsu Maru* sera le plus important pétrolier du monde, dès 1966, avec 200 000 tonnes. Ces *supertankers* ne seront pas longs à dépasser les 400 000 puis les 500 000 tonnes, pour atteindre la taille record de 564 000 tonnes en 1976, avec le *Seawise Giant*<sup>217</sup> – qui sera coulé par un missile dans le golfe Persique pendant la guerre entre l'Iran et l'Irak, puis reconstruit à l'identique sous le nom plus combatif de *Jahre Viking*. Toutefois, il s'agit de navires exceptionnellement grands, la moyenne actuelle des pétroliers, peut-être limitée par la crise de l'énergie et la nécessité de manœuvrer aisément dans des ports de tailles diverses, se situe plutôt autour de 250 000 tonnes, ce qui est tout de même considérable, car leur construction et leur amortissement sont longs et coûteux. Mais dans les années 1970-80, leur irruption fait l'effet d'un choc et provoque une première série de mutations des secteurs portuaires des villes. Le traitement et l'acheminement des hydrocarbures constituent ainsi la première marche d'une stricte spécialisation fonctionnelle de l'espace, comme à Marseille, où ces activités sont transférées à Fos-sur-Mer dans les années 1970<sup>218</sup>.

L'augmentation conjuguée de la taille des navires, de leur tirant d'eau et de l'espace nécessaire pour les manœuvres de déchargement et de retournement ainsi que la

---

<sup>217</sup> Il sera coulé par un missile dans le golfe Persique pendant la guerre entre l'Iran et l'Irak, puis reconstruit à l'identique sous le nom, sans doute plus combatif, de *Jahre Viking*.

<sup>218</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 84.

forte croissance des quantités de marchandises transportées décident les opérateurs à se passer de ces équipements réalisés parfois seulement quelques décennies auparavant. Les installations existantes sont abandonnées au profit d'équipements plus appropriés, généralement implantés en site neuf<sup>219</sup>. Cette délocalisation devient la règle à New York ou San Francisco, mais aussi à Anvers, Rotterdam, Marseille ou Bordeaux. Dans de rares cas, comme Cadix ou Casablanca, le nouvel équipement est réalisé sur place. Mais cette démarche, qui dépend fortement des possibilités d'extension et de gestion sur le site existant, reste minoritaire. Un porte-conteneurs qui passait en moyenne 173 jours en mer et 172 jours au port par an (plus vingt jours de réparation en moyenne) ne reste plus, au début des années 90, que 93 jours par an au port et presque aucun en réparation<sup>220</sup>.

Les conséquences sociales de ces mutations ne tardèrent pas à apparaître : en réduisant considérablement les frais d'expédition par bateau, le conteneur a fait disparaître la grande masse des travailleurs exploités qui gagnaient leur vie en chargeant et en déchargeant leur vie durant des bateaux traditionnels, se rendant indispensables au fonctionnement des ports. Les anciens centres mondiaux du commerce comme New York ou Liverpool, malgré les grèves et les réticences y compris dans les milieux industriels, ont vu leurs quais se vider à une vitesse incroyable, soit parce qu'ils n'étaient pas aptes à recevoir en masse ces conteneurs soit qu'ils étaient devenus tout bonnement superflus. Pourtant, les véritables impacts spatiaux sont longtemps restés invisibles. Tant que la configuration du « système-monde » associé à la conteneurisation n'a pas atteint son apogée, ils semblaient même être minimes. On changeait la manière de charger et de transporter les marchandises, et rien d'autre. Mais concrètement, ces bouleversements sont apparus dans toute leur ampleur à l'aube des années 1980. Il est devenu clair que, dans ce domaine comme dans d'autres, un monde nouveau chassait l'ancien. Les enjeux financiers liés à la massification et la montée en puissance du terrorisme international ont en effet engendré des espaces hyper-contrôlés, ainsi que l'exportation du système douanier dans les pays exportateurs, y compris chez les alliés des États-Unis, renforçant la segmentation des territoires portuaires, désormais interdits au public et à d'autres fonctions, et sanctionnant le découplage ville-port déjà amorcé. Enfin, la diminution radicale des stocks (et donc des espaces de stockage nécessaires) a entraîné la désaffectation d'un nombre croissant de sites, au bénéfice de terre-pleins

---

<sup>219</sup> C. Chaline (dir.), (1994), *op. cit.*, p. 25-38.

<sup>220</sup> *Ibid.*

normalisés où des milliers de conteneurs vides attendent sagement leur utilisation ultérieure<sup>221</sup>. Des villes qui jouaient un rôle mineur dans le « système ville-port », comme Busan, en Corée du Sud, Seattle ou Long Beach aux États-Unis, ou qui n'existaient même pas sur la carte du monde portuaire, comme Felixstowe, en Angleterre, Tanjung Pelepas en Malaisie, Goia Tauro, en Italie, ou encore Dubaï, se sont trouvées ainsi propulsées, grâce à leur parfaite adéquation avec les besoins de foncier bon marché et leur position favorable sur les grandes routes maritimes. D'autres, enfin, comme Hong Kong ou Singapour, qui constituaient déjà des places financières importantes, s'en voient d'abord renforcées, avant que l'essor de l'économie chinoise ne les chasse des toutes premières places.

### *Naissance d'un mythe*

Mais plus encore que leur taille, c'est la fonction que remplissent désormais les grands navires commerciaux qui s'est montrée décisive dans la transformation de l'espace urbano-portuaire. La figure majeure en est incontestablement le porte-conteneur, même si son esthétique n'égale pas sa puissance ni ne nourrit le souvenir mythique des grands cargos et des paquebots de luxe dans l'imaginaire portuaire. Le conteneur est né juste après la Seconde Guerre mondiale aux États-Unis quand le transporteur McLean Trucking Company commence à expédier des remorques de camions sans leur châssis entre New York et Houston<sup>222</sup>. En tant que chauffeur, il arrive à McLean de s'impatienter à l'entrée des ports quand il livre ou vient chercher des marchandises. Il lui vient alors l'idée de réunir les colis, jusqu'ici manutentionnés un par un, dans une boîte qui passerait directement du navire au semi-remorque. Pour éviter les différences de réglementation en vigueur dans les États américains lors de transports internes, Malcolm McLean décide de passer par la mer. Le 26 avril 1956, 58 caisses d'aluminium sont chargées à bord d'un vieux pétrolier amarré à Newark (New Jersey). Cinq jours plus tard, l'*Ideal X* accoste à Houston (Texas), où les caisses sont réparties sur 58 camions avant d'être acheminées à leur destination finale. Deux ans à peine plus tard, en 1960, McLean crée la société Sealand Corporation (*sea-land* pour bien exprimer le caractère intermodal du projet) pour développer son concept à grande échelle. L'histoire – sinon le mythe – ne fait que commencer.

---

<sup>221</sup> Cette situation peut néanmoins poser problème en temps de crise, à l'image du port de Singapour encombré de porte-conteneurs sans affectation au début des années 2010.

<sup>222</sup> M. Levinson, (2011), *op. cit.*



Pour sa part, Marc Levinson ne croit guère à cette idée du « coup de génie », et il soupçonne même McLean de l'avoir inventé quelques décennies plus tard pour répondre à ceux qui, fascinés par cette aventure du conteneur, ne cessaient de l'interroger sur son origine. En réalité, affirme-il,

« les sociétés maritimes et ferroviaires expérimentaient déjà les conteneurs depuis un demi-siècle quand Malcolm McLean se rendit à Jersey City [où il dit avoir eu cette fameuse idée au volant de son camion]. Aussi, lorsque son premier navire prit la mer, en 1956, les conteneurs étaient déjà largement répandus en Amérique du Nord et en Europe [...] La vraie contribution de Malcolm McLean à l'expansion du transport par conteneur tient à sa vision de la gestion. Il avait compris que le véritable rôle des entreprises de transport était de convoier du fret et non d'exploiter des bateaux et des trains »<sup>223</sup>.

Le premier porte-conteneurs identifiable serait d'ailleurs le *Container Venturer*, construit en 1958 pour naviguer sur une fort courte distance entre l'Angleterre et l'Irlande du Nord. Il transporte alors des conteneurs en bois, à couvercle bombé, du même type que ceux qu'utilisaient jadis par les chemins de fer britanniques. Une innovation en cache donc une autre. Car au départ, le conteneur est considéré comme une « innovation mineure », un simple « expédient ».<sup>224</sup> La plupart des experts estimaient que cette technique pourrait, au mieux, s'emparer d'une faible part de marché de la navigation de cabotage américain et concerner quelques destinations lointaines comme l'Asie pour certains types de marchandises... Nous postulons que si le conteneur a joué et joue toujours un rôle majeur dans l'économie globalisée, c'est surtout parce qu'il a transformé le rôle des acteurs et mis au cœur du jeu les grands armements et leurs fournisseurs, et non plus les territoires et les autorités chargés d'accueillir et de gérer les flux. Sur la longue durée, cette mutation a totalement bouleversé les villes portuaires et généré les formes urbaines qui s'imposaient. Mais

« nul ne s'attendait à ce que la conteneurisation transforme les sites industriels et les procédés de fabrication des marchandises, ni qu'elle lancerait la déréglementation des transports ou encore qu'elle faciliterait l'intégration de l'Asie du Sud-Est au sein d'une économie mondiale autrefois focalisée sur l'Atlantique Nord »<sup>225</sup>.

S'il pouvait être prévisible, à l'inverse, que la mise en conteneurs des marchandises allait réduire le nombre et l'importance des docks, personne n'imaginait qu'elle affecterait également les emplois dans les manufactures, le commerce de gros ou les

---

<sup>223</sup> M. Levinson, (2011), *op. cit.*, p. 11-12.

<sup>224</sup> *Op. cit.*, p. 13.

<sup>225</sup> *Ibid.*

activités depuis toujours liées à la présence de quais avoisinants. Et naturellement, pas un Américain n'aurait parié que cette « innovation », née aux États-Unis, allait permettre aux compagnies européennes et surtout asiatiques de dominer le marché et de bouleverser la géographie mondiale des ports. Ce n'est qu'au début des années 1960 que la compagnie American Sealand, met en place un service marchandises permanent entre New York et la Floride disposant de conteneurs en acier d'une taille normalisée (environ douze mètres par six)<sup>226</sup>. Ils ont la particularité de pouvoir circuler sur les routes américaines après transfert sur camion. En 1966, la même compagnie réalise la première traversée transatlantique de conteneurs. À partir de 1968 commence la mise en place des lignes de transport par conteneurs les plus importantes : c'est d'abord la ligne nord-atlantique entre la côte Est des États-Unis et l'Europe, puis la ligne transpacifique entre le Japon et la côte ouest des États-Unis. Ce moyen de transport conquiert rapidement le monde entier. Les raisons de ce succès sont évidentes : la simplicité du système, son caractère multimodal, une bonne garantie contre les risques de vols ou d'avaries et la standardisation mondiale dont il fait l'objet. Les principales lignes de transport se convertissent au conteneur. À partir de 1984, la compagnie Evergreen Marine de Taïwan crée le premier service « tour du monde » via le canal de Panama et celui de Suez, mais cette desserte est abandonnée quinze ans plus tard, car les lignes de type point A - point B s'avèrent plus efficaces. La ligne de porte-conteneurs la plus longue aujourd'hui est celle de la compagnie Maersk qui dessert sur quinze semaines la côte Est des États-Unis, la Méditerranée, le canal de Suez, Singapour, Hong Kong, Taïwan, la côte Ouest des États-Unis, puis retour par le Japon et les précédentes étapes. Cette mise en place se traduit par une grande concentration des acteurs, comme on l'a vu précédemment.

Dans cette affaire, le territoire ne joue jamais à armes égales avec les grands armements. Il n'a d'autre choix que celui de s'adapter à la demande et, à de rares exceptions près ou parce qu'il en est incapable pour des raisons essentiellement géographiques, il le fait. En contrepartie, les grands armements se chargent d'investir dans les aménagements et dans les outils de manutention coûteux et sophistiqués dont ils ont besoin. Rien ne doit freiner l'efficacité de la chaîne logistique, surtout pas l'espace urbain. La mécanique de la conteneurisation est implacable.

---

<sup>226</sup> En 1961, l'ISO fixe les dimensions d'une série de conteneurs à 8 pieds de large sur 8 pieds de haut, et des multiples de 10 pieds de longueur. Les dimensions les plus fréquentes, 20 et 40 pieds, s'imposent (soit respectivement 6x2,5 mètres et 12x2,5 mètres) : le TEU (*twenty foot equivalent unit*) ou EVP (*équivalent vingt pieds*) est né. Il constitue, depuis lors, la référence mondiale en matière de mesure de conteneurs, l'ancien format de 35 pieds introduit par American Sealand ayant disparu.



Fig. 17 : Un porte-conteneurs géant d’une compagnie chinoise est déchargé par des portiques semi-automatisés sur le site Maasvlakte II, à Rotterdam – Photo © P. Gras

Sur les grands terminaux à conteneurs, il ne reste rien du désordre pittoresque des jetées et des quais qui prévalait autrefois. Loin du cœur des villes, presque tous les mouvements complexes nécessaires à l’accostage et au déchargement des bateaux, les formalités techniques, douanières ou administratives et, bien entendu, le stockage des « boîtes » sont orchestrés par ordinateur bien avant que le navire ne parvienne à quai. Et lorsqu’il y parvient, c’est un ballet de portiques automatisés (ou pilotés par une poignée de grutiers si les conditions météorologiques ne le permettent pas), qui gère les manœuvres de déchargement et de stockage des conteneurs, comme à Rotterdam<sup>227</sup>.

Au-delà des conséquences économiques ou des constats physiques sur l’espace urbain,

« nul n’aurait imaginé que des caisses en acier pourraient être un jour reconverties en logements, transformées en sculptures, ou encore qu’elles deviendraient une sérieuse nuisance une fois laissées à l’abandon. Cette simple boîte de métal représente l’exemple parfait de ce que nous qualifions aujourd’hui de “technologie de rupture” »<sup>228</sup>.

<sup>227</sup> Cf. P. Gras, (2017), « Rotterdam, métropole XXL et réservoir de mutations », *Diagonal* n°199, p. 26-27.

<sup>228</sup> M. Levinson, (2011), *op. cit.*, p. 15.

Signe des temps, sans aucun doute, cette évolution a connu depuis deux décennies des développements inattendus en matière d'art, d'architecture ou de design, facilités par la circulation mondiale et la valeur de symbole de l'objet « conteneur ». Et celui-ci apparaît, au fond, comme une sorte d'achèvement, plutôt inattendu, des schémas issus du Mouvement moderne sur la nature fonctionnelle, minimale et uniforme de l'espace, signant au passage le triomphe de l'angle droit sur la courbe...

### *Le conteneur, objet d'art et d'architecture*

Près de cinquante ans après leur « invention », 500 millions de conteneurs circulent dans le monde. Les empilements de conteneurs colorés qui peuplent les grandes places portuaires, sont devenus une sorte d'emblème de la puissance du commerce international contemporain. D'objet industriel destiné à la massification des marchandises dans le cadre de la globalisation des échanges, le conteneur est devenu, en quelques décennies, un objet architectural, érigeant bientôt son esthétique normative et rationnelle au rang de design urbain. Aujourd'hui, il est même devenu un nouveau support de créativité pour architectes et artistes, à l'image du travail de l'artiste chinois Huang Yong Ping, présenté au Grand Palais à Paris en 2016, sous le nom suggestif d'« Empires »<sup>229</sup>. Dans l'imaginaire collectif, son pays incarne plus que d'autres la mondialisation. Lorsque Ping utilise 305 conteneurs dans son installation sous la forme d'un immense serpent, il est difficile de ne pas y voir une référence à ses origines. Comme le suggère une critique,

« l'ensemble n'est peut-être pas beau (ou sinon du genre de beauté qu'on prêterait à une usine placée au cœur de Paris), mais il est efficace et riche de sens. [...] Le serpent évoque la transformation, l'être pernicieux qui, dans la culture occidentale, incite à croquer la pomme. Dans la pharmacopée chinoise, en revanche, il est source de remèdes. Il est ici question de la Chine, usine de la planète, et de la vieille Europe raffinée. L'œuvre [...] est une allégorie de notre monde, de ses stratégies géopolitiques et économiques Est-Ouest. Huang Yong Ping, en géant de la pensée expliquée en trois dimensions, fait le lien entre les deux, sans porter de jugement ni délivrer de prophétie »<sup>230</sup>.

Pourtant, « le conteneur ordinaire a autant de charme qu'une boîte de conserve »<sup>231</sup>. Mais son statut culturel a dépassé le simple cadre des échanges marchands. « On remarque une forte tendance autour du conteneur, une volonté de s'appropriier un lieu atypique ou de détourner l'utilisation première de cet objet industriel marquant »

---

<sup>229</sup> Dans le cadre de Monumenta 2016 - <http://www.grandpalais.fr/fr/evenement/monumenta-2016-huang-yong-ping>

<sup>230</sup> Juliette Benhamou-Huet, [lesechos.fr](http://lesechos.fr), article mis en ligne le 9 mai 2016 [consulté le 25 mars 2017].

<sup>231</sup> M. Levinson, (2011), *op. cit.*, p. 19.



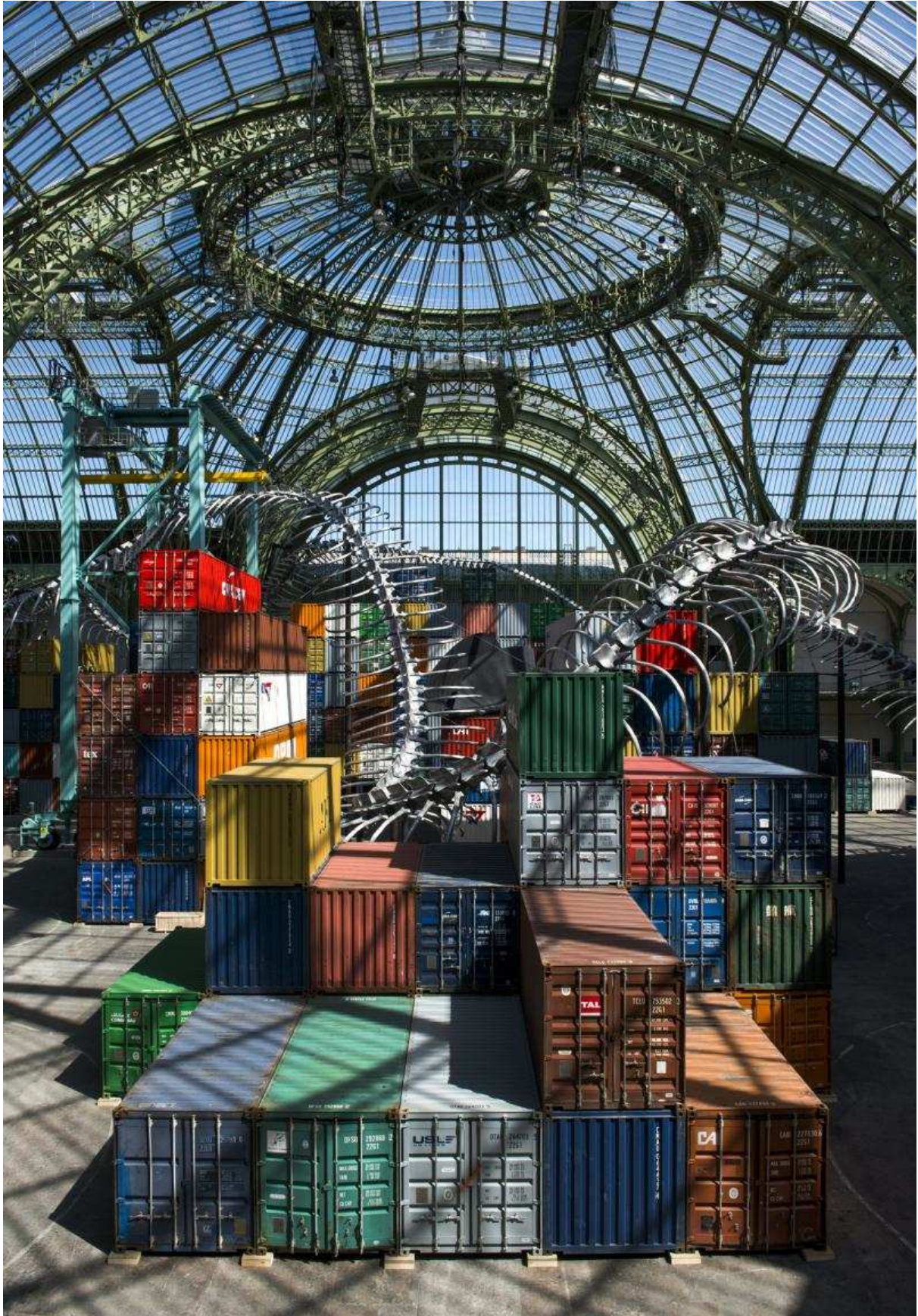


Fig. 18 : Huang Yong Ping, *Empires*, Monumenta 2016 © Adagp, Paris 2016 –  
Photo © Didier Plowly / RMN-Grand Palais



analyse Cédric Denoyel, président d'une *start-up* spécialiste de la transformation de conteneurs qui vise à accueillir les artistes de passage, mais aussi à « stimuler leur créativité autour d'un lieu insolite, mêlant technicité, design et dimension culturelle »<sup>232</sup>. Le conteneur est également devenu une réponse à la pénurie de logement des grandes métropoles. Depuis les premières expérimentations de *Container City*, à Londres en 2001, et à la suite du recyclage de mille « boîtes » en logements étudiants à Amsterdam en 2006, l'idée a fait des émules à travers le monde. Les réinterprétations architecturales se multiplient depuis une dizaine d'années en Europe du Nord, au-delà de l'Angleterre et des Pays-Bas.



Fig. 19 : Vue du projet La Citadelle, Amsterdam, Koen Olthuis architecte – Photo DR



Fig. 20 : *Container City*, détail, Londres, Nicholas Lacey Architects – Photo © Nick Lane

<sup>232</sup> Cité par Batiactu - [www.batiactu.fr](http://www.batiactu.fr) mis en ligne le 22 février 2015 [consulté le 20 mars 2017].

À Londres, dans les années 1970, Eric Raynolds se trouvait à la tête de l'entreprise Urban Space Management (USM), spécialisée dans les équipements collectifs et connue pour ses interventions sur les quartiers en mutation, travaillant soit avec l'État soit avec des entreprises du bâtiment. L'agence avait notamment réaménagé le marché aux puces de Camden Lock, l'un des sites touristiques les plus visités de Londres. En 2000, USM gagne le concours d'aménagement d'un centre dédié aux artistes dans le quartier des Docklands. L'idée de départ était le recyclage et la récupération de conteneurs maritimes et leur réutilisation sous forme d'unités d'habitation. Les aspects techniques, de l'isolation aux fenêtres en passant par la structure d'accueil et les réseaux, ne semblaient pas insurmontables. USM a imaginé, puis construit, un quartier entier fabriqué de conteneurs empilés selon plusieurs modes d'agencements. Le concept de *Container City* était né. Ce projet original a attiré l'attention à tel point qu'une année plus tard, l'extension *Container City 2* voyait le jour. Présentée comme une évolution de la première phase, cette opération disposait d'équipements supplémentaires permettant une meilleure accessibilité. Avec ses couleurs brillantes et son « hypermodernité », elle a séduit les médias comme ses usagers. Ce qui au départ était destiné à accueillir des ateliers pour des artistes, la hausse des prix du loyer et la crise rendant l'accès plus difficile aux logements de coût modéré, en a fait un lieu emblématique de la capitale anglaise<sup>233</sup>.

L'intérêt pour ce concept a bientôt dépassé les frontières. En Hollande, la société néerlandaise Tempohousing a entrepris la construction d'un « mini-village » en conteneurs dans le quartier de Bijlmermeer, au sud d'Amsterdam, afin de répondre aux problèmes de logements rencontrés par les étudiants. Plusieurs immeubles de cinq étages abritent désormais 1 500 étudiants. En 2004, une autre société hollandaise Holland Composites Industrials, a pour sa part créé des logements, nommés *Spaceboxes*, à partir d'unités en matériaux composites selon un principe semblable à celui des conteneurs. La ville de Delft en a installé une centaine pour les étudiants étrangers, imitée peu après par l'université d'Utrecht. Malgré ses qualités économiques, sa facilité de transport et un temps de montage record, ce concept n'a toutefois pas reçu l'écho international de *Container City*. Mais aux États-Unis, l'agence d'architecture LOT-EK, connue pour ses projets basés sur la récupération des matériaux, a trouvé dans l'usage des conteneurs un marché florissant et recherché. En réponse à la crise économique, elle propose aujourd'hui des logements individuels qui répondent aux normes de confort de base trouvés dans n'importe

---

<sup>233</sup> Source : <https://www.detailsdarchitecture.com/tag/container-city/>

quelle maison traditionnelle. L'agence commercialise le Mobile Dwelling Unit (MDU) qui permet de disposer d'une maison facilement transférable n'importe où dans le monde, dans l'esprit de la « nouvelle frontière » américaine<sup>234</sup>. À l'image économique et écologique s'ajoute ainsi celle de la mobilité de la « maison », un atout non négligeable pour la diffusion du concept dans ces périodes d'incertitude...

### *Un monde de flux*

Au-delà de ces exemples relativement empiriques et sympathiques, le conteneur a-t-il pour autant « changé le monde » ? La réponse est, comme on l'imagine, à nuancer. Incontestablement, à grande échelle, la conteneurisation a joué un rôle de levier vis-à-vis de l'interconnection croissante des territoires et de la mondialisation des échanges. Et elle a contribué à remettre en cause de nombreux équilibres, tout à la fois économiques, sociaux, environnementaux, voire culturels. Mais compte tenu de l'importance et surtout de la rapidité des mutations intervenues dans l'économie mondiale (les chocs pétroliers, l'expansion de l'informatique et du numérique, le développement des réseaux autoroutiers et ferrés à grande vitesse, la monétarisation des activités...) comme dans la société en général (la fin du système colonial, la chute de l'Union soviétique, la consommation de masse de produits high-tech, la généralisation de la mobilité...), aucun modèle n'est véritablement probant pour distinguer l'impact de la conteneurisation des autres facteurs qui sont entrés en ligne de compte, même si tout indique que « la corrélation entre la conteneurisation et les évolutions de la géographie économique est extrêmement forte »<sup>235</sup>.

En matière de formes urbaines, le bilan semble plus difficile à établir. Le conteneur a certes trouvé des applications inattendues dans plusieurs domaines comme le logement (qu'il s'agisse d'hébergement provisoire ou d'un habitat plus pérenne), l'aménagement de lieux de travail ou de *fab' lab*, ou encore l'accueil de fonctions commerciales ou ludiques. Toutefois, indépendamment du caractère efficace des propositions et de la communication qui en découle, ses effets sur les territoires environnants paraissent limités, au-delà de l'échelle micro-locale. Or, c'est bien à l'échelle métropolitaine, plus globale, lorsque les territoires ont dû penser une organisation urbaine se passant peu ou prou des fonctions portuaires traditionnelles, donner de nouveaux usages à des bâtiments économiquement obsolètes ou bien imaginer une évolution vers la navigation de plaisance, l'accueil des paquebots de

---

<sup>234</sup> Source : <http://www.lot-ek.com>

<sup>235</sup> M. Levinson, (2011), *op. cit.*, p. 39.



croisière ou encore d'équipements liés à la voile, à la réparation navale des yachts ou à la formation aux métiers de la mer, notamment, qu'ils ont pu constater à quel point « leur » monde avait changé. Marc Levinson va plus loin : sans la conteneurisation, affirme-t-il, « le monde que nous connaissons n'existerait pas »<sup>236</sup>. Sans aller jusque là, il nous faut constater que ses conséquences ont été minimisées à diverses périodes de l'histoire des ports parce que cela coïncidait avec des stratégies contradictoires poursuivies par les États en matière économique ou de défense nationale<sup>237</sup>. Mais qui pouvait prévoir que l'invention de la machine à vapeur au XVIII<sup>e</sup> siècle allait bouleverser quelque trois millénaires de navigation maritime à rames ou à voile ? Si le conteneur a bien « changé le monde », c'est surtout parce qu'il a ouvert, par l'irruption inattendue d'une nouvelle forme dans le monde des chiffres et des stocks, un nouvel espace mondialisé, si caractéristique du XXI<sup>e</sup> siècle, celui des flux. Au-delà de la recherche d'homothétie entre la forme urbaine et le conteneur qui caractérise certains projets architecturaux et qui s'apparentent aux travaux sur la modélisation et la préfabrication industrielle propres à la période moderne, il nous semble que ce passage des stocks aux flux trouve de nombreuses correspondances dans notre espace collectif contemporain, qu'il s'agisse de l'accueil des réfugiés climatiques ou des migrants, de la réalisation de logements à moindre coût ou de la question du déficit chronique de logements étudiants dans une société où près de 80 % d'une génération peuvent prétendre accéder à l'enseignement supérieur. Dans ce domaine, la créativité peut trouver à s'employer, à la condition de ne pas répéter les errements du fonctionnalisme et de la recherche de normalisation à outrance des espaces de vie. Elle suggère également de prendre en compte, autant que les formes, la question du temps, des mobilités et des transformations que celles-ci n'ont pas fini d'apporter dans les pratiques urbaines et dans les projets des villes.

« Le projet est le rapport entre ce qui *est* et ce qui *arrive*. Ce qui est vient du temps passé et ce qui arrive [vient] des temps nouveaux, et cette relation si difficile à saisir est riche de promesses pour la ville métropole. Elle est la réalité du territoire, ce "patrimoine commun" que nous étudions, que nous habitons, dans lequel nous nous promenons, dans lequel nous travaillons. »<sup>238</sup>

---

<sup>236</sup> *Op. cit.*, p. 40.

<sup>237</sup> En France, c'est le cas notamment des ports de Brest et de Toulon, où les impératifs de défense nationale ont retardé la mise en œuvre de stratégies de conversion des espaces portuaires en leur interdisant l'accès aux espaces militaires.

<sup>238</sup> Dominique Alba, « Le temps, outil de la construction métropolitaine », Atelier parisien d'urbanisme - [www.apur.org](http://www.apur.org), article mis en ligne le 16 janvier 2013 [consulté le 21 mars 2017].

Dans cette métropole des flux, dont la ville portuaire est assez caractéristique, l'irruption des pratiques urbaines liées au développement des nouvelles technologies numérique, et notamment d'Internet, qu'elles concernent les nouvelles formes du travail à distance ou partagé (télétravail, *coworking*) ou les modalités du tourisme hypermoderne (voyages à bas coût, *couchsurfing*<sup>239</sup> et autres *airbnb*), provoquent une perte de mémoire par rapport aux pratiques sociales plus anciennes, au « déjà là » et au patrimoine existant, et peuvent constituer du même coup une menace pour ces fragiles équilibres. Le facteur-temps peut au contraire être mis au service de la variation nécessaire à l'émergence de tout projet, là où l'immédiateté, l'instantané, le *selfie* permanent et le retour rapide sur investissement n'offrent qu'une idée restreinte, sinon caricaturale, du « temps court » qui, chez Braudel, vient s'articuler, plus que se contredire, avec la longue durée et permettre la compréhension de logiques à long terme. Si le conteneur a « changé le monde », c'est bien parce qu'il lui a imposé un effort d'adaptation sans précédent qui peut s'avérer destructeur ou créateur dans bien des domaines – les deux en même temps, selon les théories de Schumpeter<sup>240</sup>. Nous allons voir plus précisément, dans la relation entre tourisme et patrimoine, quels effets cette tension génère et quelles opportunités se dégagent, tant pour l'évolution des formes urbaines que pour l'émergence d'une nouvelle urbanité.

---

<sup>239</sup> Le terme de *couchsurfing* traduit le fait de « passer d'un canapé à l'autre ». On peut y voir une allusion aux méthodes de recherche sur Internet pour trouver un espace gratuit où dormir. L'image est celle du jeune voyageur découvrant la planète et ses habitants avec le canapé comme moyen de locomotion. Cf. P. Gras, (2008), *Petit imprécis de voyage*, Paris, Homnisphères, p. 133-134.

<sup>240</sup> Joseph Aloïs Schumpeter, dans sa *Théorie de l'évolution économique* (1912), définit le processus de destruction créatrice comme le mouvement permanent de destruction et de création d'activités liées aux innovations technologiques, chaque étape de destruction entraînant en principe la naissance de nouvelles activités.

## 5. Instrumentaliser le patrimoine, une tentation permanente

Si la production neuve d'architecture semble marquée du sceau de la globalisation, si l'on en reste à un certain niveau de généralisation et que l'on ne considère pas l'ensemble de la production actuelle – qui traduit plutôt, à notre sens, une cohabitation d'architecture « globalisée » et d'éléments puisant leur source dans des ancrages plus contextualisés, le patrimoine peut-il être considéré comme un prisme intéressant pour observer les mutations des métropoles portuaires opérées par la mondialisation de façon plus qualitative ? Il l'est sans aucun doute, mais avec des réserves qui tiennent à son instrumentalisation au service de l'« attractivité » des métropoles. Le recours à la patrimonialisation à des fins touristiques est une méthode aujourd'hui bien identifiée, malgré les effets qu'elle génère dans le tissu ancien, voire dans des espaces qui, sans être particulièrement remarquables, participent d'une « certaine idée de la ville ». Il faut par conséquent l'interroger plus directement.

### *Le tourisme, un sous-système du « système monde » ?*

Le tourisme est devenu l'une des toutes premières activités mondiales<sup>241</sup>. En termes de flux comme de chiffre d'affaires, sa progression est spectaculaire depuis un demi-siècle. Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), on ne comptait ainsi que 25 millions de touristes internationaux en 1950, mais plus de 800 millions en 2005 et environ 1 milliard en 2010<sup>242</sup>. D'ici à 2020, un habitant de la planète sur cinq fera l'expérience d'un voyage ou d'un séjour international, soit un accroissement de l'ordre de 50 % en dix ans. On peut s'interroger sur les raisons et les modalités de cette surexpansion touristique en particulier dans les villes, au sein d'espaces ayant connu une phase de mondialisation accélérée depuis une trentaine d'années. Cela n'a pourtant rien de surprenant : « En réalité, le tourisme n'est qu'un sous-système d'un "système-monde" dont il procède mais qu'il renforce en retour »<sup>243</sup>. Ce « sous-système » reproduit en quelque sorte les relations en vigueur au sein du système-monde, car il intègre de nombreux points communs mais aussi des contradictions qui s'inscrivent dans la relation complexe entre mondialisation et développement du tourisme.

---

<sup>241</sup> Selon la définition de l'OMT, « le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs ».

<sup>242</sup> Source : OMT.

<sup>243</sup> Jean-Michel Dewailly, (2006), « Mondialisation et tourisme », I. Lefort et V. Moriniaux (coord.), *La mondialisation, op. cit.*, p. 298.

Tout d'abord, la massification des flux touristiques s'accompagne d'une dispersion des investissements, par exemple sous la forme d'aéroports destinés à accueillir essentiellement les *charters* dans les pays émergents et les îles, qui fait que les « destinations » majeures comme la France, l'Italie ou les États-Unis ne voient plus leur part de marché progresser. À l'issue d'un véritable quadrillage de l'espace européen qui s'amorce au début du XIX<sup>e</sup> siècle à partir du Royaume-Uni, les mouvements touristiques avaient d'abord gagné le bassin méditerranéen puis les Amériques avant de se répandre, au cours du XX<sup>e</sup> siècle, en Asie, en Océanie, en Afrique et sur la quasi-totalité de la planète. Ils croisent désormais, au sens propre, de grands flux de déplacements sud-nord liés à l'immigration. Les grandes « routes » touristiques se sont transformées elles aussi.

Ensuite, la croissance de l'industrie du tourisme a confirmé un certain nombre de modèles, qualifiés de « standards », dans lesquels la prégnance du monde occidental est évidente et même encombrante, bien qu'émergent de nouvelles valeurs : « identité » des territoires visités, « authenticité » des rapports avec les autochtones ou de leur production artisanale, affichage d'une « éthique » dans les échanges économiques, lutte (modérée) contre les dégâts du tourisme sexuel...<sup>244</sup> Les modèles standardisés continuent néanmoins de se diffuser dans l'espace urbain, cherchant à adapter les lieux touristiques aux pratiques sociales et de consommation métropolitaine ou à en créer de nouveaux. Ainsi un groupe privé a-t-il créé à Odaiba Island, non loin du centre de Tokyo, une plage artificielle urbaine sur le modèle de Paris-Plage, qui existe depuis la fin des années 1990. C'est le seul espace métropolitain où les Tokyoïtes peuvent assouvir leur désir d'ambiances balnéaires. Quittant ses terres américaines d'origine, le groupe Disney a créé Tokyo Disneyland en 1983 puis Eurodisney à Marne-la-Vallée en 1992, avec l'appui du gouvernement français qui a aménagé à son intention infrastructures ferroviaires et gare TGV, routes et logements.

Enfin, il en est de la volatilité du tourisme comme de celle des capitaux gérés par les fonds de pension anglo-saxons : telle « destination » chasse l'autre, en fonction du contexte politique local, des tarifs pratiqués, du niveau de la « demande », des conditions d'accueil et des marges financières dégagées par tel ou tel voyage ou par tel ou tel pays. Comme partout, les investisseurs suivent le mouvement et détestent la prise de risques.

---

<sup>244</sup> Cf. notamment P. Gras (dir.), (2005), *Villes, voyages, voyageurs*, Paris, L'Harmattan, 110 p.

Entre « uniformisation » et « différenciation », la mondialisation des espaces d'accueil est devenue manifeste, s'accompagnant d'une individualisation croissante de l'offre touristique :

« Dans ces conditions, la mondialisation touristique s'apprécie autant à travers les populations voyageuses qu'à travers les espaces et populations récepteurs, dans un double mouvement d'uniformisation et de différenciation. La globalisation des échanges, la diffusion des nouvelles technologies, la médiatisation instantanée des faits créent des réseaux de toutes sortes [...]. Mais cela suscite en retour un désir pour les lieux touristiques et leurs acteurs d'être "mis sur la carte", de s'individualiser dans l'océan de l'offre, par des produits nouveaux, une image originale, des tarifs attractifs, des slogans accrocheurs, des formes d'accueil particulières. Il s'agit de rendre désirable et accessible, sur le marché touristique, ce qui ne l'était auparavant à aucun de ces deux titres. »<sup>245</sup>

Il est difficile, dans ce contexte, d'exiger des lieux touristiques à la fois l'originalité et l'authenticité. Mais le tourisme de masse est-il désormais le seul en cause ? La marchandisation de l'espace urbain est en réalité un phénomène plus large, dont le tourisme international n'est que le révélateur et qui s'appuie sur une pratique de l'aménagement assez répandue dans les pays développés. En outre, le statut des acteurs de la filière touristique influe sur leurs responsabilités dans ce domaine. La société Disney, par exemple, qui fut un studio de dessins animés puis une société de production de films avisée, a changé de statut mais aussi de compétences en devenant aménageur de parcs d'attractions puis de « vraies » villes en Floride et ailleurs<sup>246</sup>. De simple « agent » de la mondialisation, ce groupe médiatique est devenu un « acteur » à part entière de la production d'espaces, comme autrefois les compagnies de messagerie maritime qui, au départ, se contentaient de transporter un grand nombre de personnes et des marchandises et qui, avec le succès du concept de « croisière », obtinrent le statut d'opérateur touristique leur permettant d'infléchir les choix du public et de décupler leurs bénéfices. Si l'on a pu parler de la « disneylandisation » de l'espace urbain, avec une connotation plus spatiale que sociale, c'est aussi parce que de plus en plus de lieux culturels, y compris certains musées, lieux d'exposition ou centres d'art, ont entrepris de se mettre en scène, sinon à la façon des parcs d'attraction, du moins de manière ostentatoire et « différenciante ». Las Vegas en est l'archétype et Venise la victime, mais nombre de métropoles – et certaines stations balnéaires, pendant la « belle saison » – ont adopté

---

<sup>245</sup> J.-M. Dewailly, (2006), op. cit., p. 306.

<sup>246</sup> Frantz D. et Collins C., (1999), *Celebration, USA. Living in Disney's brave new town*, New York, Henry Holt & company, 342 p.

ce type de démarches pour capter les flux touristiques. Elles font passer par pertes et profits la trop grande pression touristique sur l'écosystème local, la démographie saisonnière ou le renchérissement du coût de la vie pour les « autochtones ».



Fig. 21 : Un paquebot de croisière stationné à proximité de la Place Saint-Marc à Venise  
- Photo © AFP/Andrea Pattaro

### *La différenciation patrimoniale, une arme à double tranchant*

Comment le patrimoine s'inscrit-il dans ce « système-monde » ? Dispose-t-il d'atouts si particuliers qu'il contribue à la « différenciation » attendue, et dans ce cas pourquoi ne participerait-il pas d'une offre marchande bien comprise ? Et au contraire, n'est-il pas fragilisé par la pression économique et spatiale que lui font subir la « demande » touristique et les prix du foncier dans les hyper-centres métropolitains ? De ce point de vue, les métropoles portuaires sont particulièrement concernées, non qu'elles aient perduré en tant que point nodal (on voit bien, par exemple, que Michel Lussault ne retient pas les ports dans la liste des « hyper-lieux »<sup>247</sup>) après que l'aviation civile ait supplanté les traversées transatlantiques en paquebot dans les pratiques des élites, mais bien parce qu'elles soient désirables aux yeux du tourisme international, comme en témoigne le statut de métropoles portuaires aussi différentes que New York, Singapour ou Stockholm en matière d'attractivité touristique<sup>248</sup>.

---

<sup>247</sup> M. Lussault, (2017), *op. cit.*

<sup>248</sup> Selon le classement *Cities of Opportunity* établi par le cabinet international PwC en 2014, les dix premières métropoles « attractives » au niveau mondial sont des métropoles portuaires, maritimes ou fluviales (dans l'ordre, Londres, New York, Singapour, Toronto, San Francisco, Paris, Stockholm, Hong Kong, Sydney et Chicago).

L'arme de la « différenciation » est à double tranchant. D'une part, elle amène, pour parvenir à ses fins d'attractivité, à passer outre, à des rares exceptions, certains principes de précaution en termes de concentration d'équipements d'accueil du tourisme et de protection du patrimoine architectural ou archéologique – les cas du Viêt-Nam et du Cambodge sont particulièrement éclairants, mais les exemples sont légion. D'autre part, elle ne garantit en aucune façon une répartition simplement correcte du bilan financier en direction des populations concernées. Quelques rares expériences montrent qu'une inversion de tendance est possible. Ainsi, à Singapour,

« la villa Haw Par et ses jardins, haut-lieu de la culture chinoise locale, après avoir débuté comme parc à thème, sorte de "disneyland oriental", ont résisté à des développements plus lucratifs au début du XXI<sup>e</sup> siècle et sont finalement revenus à leur fonction de parc tourné vers la mythologie et la culture chinoises, comme c'était le cas quand ils furent construits par un riche entrepreneur en 1937. Cette opération est destinée tant aux touristes qu'aux habitants, et elle est perçue comme contribuant au maintien de l'identité locale face à la globalisation »<sup>249</sup>.

Cette forme de « résilience » patrimoniale peut paraître limitée. Elle épouse en tout cas diverses formes. En France, leur gestion par le Centre des monuments nationaux permet de préserver et d'entretenir convenablement, en général, quelques rares joyaux patrimoniaux à caractère maritime comme la cité d'Aigues-Mortes ou les tours du Vieux port de La Rochelle. Le cas de Dunkerque, dont le musée portuaire a été aménagé dans un ancien entrepôt des tabacs et où le Fonds régional d'art contemporain a permis de transformer une ancienne halle industrielle de façon remarquable en bord de mer et à proximité de la zone portuaire<sup>250</sup>, traduit également le souci de certaines collectivités territoriales d'entretenir avec leur histoire industrielle un rapport mémoriel plus étroit. Mais à grande échelle, la « résilience » patrimoniale paraît bien moindre et l'insertion du tourisme plus complexe. Lorsqu'il s'agit d'un patrimoine plus ordinaire à l'échelle du port ou d'un quartier (docks, appareillages, ponts roulants, silos, quais d'embarquement...), sans parler de l'habitat populaire adjacent, il est encore plus menacé. La patrimonialisation, comme dans le cas de Gênes, de Dunkerque, de La Rochelle ou du Havre, devient alors une figure obligée pour que le « marché » les réintègre et ne vienne à bout plus ou moins rapidement des résistances éventuelles. Une gentrification partielle ou complète les guette à court ou moyen terme.

---

<sup>249</sup> J.-M. Dewailly, (2006), *op. cit.*, p. 322, citant le travail de Teo P. et Li L.H., (2003), "Global and local interactions in tourism", *Annals of Tourism Research*, vol. 30, n°2, p. 287-306.

<sup>250</sup> FRAC Nord Pas-de-Calais, 2013, Lacaton et Vassal architectes.



Fig. 22 : Fonds régional d'art contemporain à Dunkerque : la halle industrielle d'origine (à g.) a été dédoublée par un second bâtiment neuf © Lacaton et Vassal architectes – Photo DR

Dans le cas de New York, cette gentrification intervient déjà depuis les années 1970-80 comme un facteur majeur de mutation, d'abord à Manhattan puis dans les autres *boroughs* concernés par la désindustrialisation. Les entrepôts, magasins et fabriques liés au stockage et à la transformation des matières premières constituent les marqueurs de l'époque des « châteaux d'industrie » construits en béton ou en brique. Ces bâtiments se trouvent souvent dans état délabré, en particulier le long de l'East River, et leur nouvelle vie potentielle est liée au bon vouloir des investisseurs. Le grand handicap du patrimoine légué par l'industrie depuis un demi-siècle aux États-Unis est aussi l'état de pollution dans lequel l'industrie lourde devenue obsolète a laissé les lieux après fermeture. Le démantèlement des activités portuaires a laissé des pans entiers de Brooklyn, comme à Red Hook ou Williamsburg, sans affectation ni moyens de mutation pendant de longues années. Le manque de rationalité spatiale et le caractère composite de certains sites industriels, dû des additions successives de bâtiments ou à des extensions plus ou moins heureuses, ne facilite pas leur conversion et pousse plutôt à leur démolition. Il faut beaucoup d'énergie aux associations et, dans certains cas, à la municipalité pour ne pas les laisser disparaître et parvenir à définir de nouveaux usages en négociant avec le secteur privé<sup>251</sup>.

---

<sup>251</sup> Cette question sera plus amplement développée dans la troisième partie de ce travail.



### *Inscrire l'héritage industriel dans la dynamique urbaine et sociale*

Le sort du patrimoine industriel, d'une manière générale, n'est donc guère enviable, notamment vis-à-vis des conditions dans lesquelles pourraient être garantis la survivance de cet héritage et son ancrage dans la culture générale des générations à venir. « Menacé d'être enfermé dans le statut d'ensemble de biens d'intérêt purement archéologique »<sup>252</sup>, il est également concerné par la perte de mémoire des territoires portuaires. Pourtant,

« le respect de l'héritage de l'âge industriel et l'entretien de sa mémoire – à travers les monuments de l'industrie, les lieux de travail, ceux de la vie collective et de la vie privée, les produits remarquables, les prouesses techniques, les témoignages de ceux qui ont vécu la désindustrialisation – a déjà fait en plus d'un cas la preuve que ce patrimoine pouvait se révéler porteur d'une dynamique. La mémoire est devenue le véhicule et le ciment d'une identité culturelle que des communautés d'habitants risquaient de perdre à la suite des bouleversements qui les avaient affectées, alors que la récupération du passé et la fierté des antécédents pouvaient agir comme autant d'adjuvants dans la restructuration ou la réorientation des activités. En bref : le patrimoine de l'industrie comme agent d'un redémarrage économique et comme instrument d'une cohésion sociale entretenue »<sup>253</sup>.

S'il est ici question d'instrument plutôt que d'instrumentalisation, on comprendra aisément qu'il s'agit plutôt d'une démarche alternative où le patrimoine n'est plus objet mais d'une certaine façon « acteur » de l'espace social et urbain. Du point de vue des impacts de la mondialisation sur les formes urbaines et l'architecture, la ville portuaire, dont l'héritage est pour partie industriel, peut effectivement être observée comme un « laboratoire », mais les résultats ne sont pas acquis. Ce nouveau regard peut être en effet mis à mal dès lors que les exigences de rentabilité des espaces concernés en viennent à mettre en cause les choix patrimoniaux prudemment effectués par les autorités locales ou les acteurs privés. On peine à distinguer des choix, c'est-à-dire une vision claire et assumée de la part des acteurs touristiques :

« Il y a un mélange d'ordre et de désordre, de déterminisme et d'aléatoire, de linéaire et de non-linéaire dans l'évolution du système touristique et des lieux touristiques. [...] c'est tout le système touristique que l'on peut sans doute qualifier de chaotique, ce qui n'est en rien péjoratif et n'exprime qu'un mode de fonctionnement qui traduit au contraire une grande adaptabilité et une grande efficacité et doit évidemment s'apprécier de façon nuancée selon les lieux et les moments. »<sup>254</sup>

---

<sup>252</sup> Louis Bergeron et Maria Teresa Maiullari Pontois, (2011), « Le patrimoine industriel entre "patrimonialisation" et développement économique », Paris, actes de la 17<sup>e</sup> assemblée générale de l'Icomos, 27 nov.-2 déc. 2011, p. 971.

<sup>253</sup> *Ibid.*

<sup>254</sup> J.-M. Dewailly, (2006), *op. cit.*, p. 323.

Davantage qu'il n'occupe une place réellement centrale dans les stratégies des États, des collectivités territoriales ou des acteurs privés, le patrimoine participe *nolens volens* de ce « fonctionnement chaotique » et subit à n'en pas douter les effets de « l'existence de systèmes touristiques adaptables et complexes »<sup>255</sup> :

« Si l'on compare la situation actuelle de notre monde touristique à celle de l'époque romaine ou même à celle du Grand Tour, on constate que c'est bien la mondialisation du phénomène et son changement d'échelle [...] qui ont provoqué de telles modifications dans les espaces et territoires urbains touristiques. Mais cette mondialisation-Janus touristique est à double face et parfois un peu déroutante : elle uniformise et standardise, mais provoque aussi des sursauts, des reprises, voire des crises d'identité. Rien n'y est simple, et rien ne serait plus simpliste que de faire comme si elle gommait les différences. Elle en efface certaines, elle en fait surgir de nouvelles, dans une dialectique incessante en prise sur des échelles et des temporalités variées. »<sup>256</sup>

Dans un contexte où « la notion de patrimoine a tendance à couvrir des espaces de plus en plus vastes, relevant à la fois du monumental et du quotidien, de l'exceptionnel et de l'ordinaire »<sup>257</sup>, la manière de vivre le patrimoine se trouve à la fois perturbée et élargie. Le patrimoine n'est en effet pas seulement un cadre de vie, mais une structure sociale. Si la patrimonialisation s'accompagne fréquemment, au moins à moyen et long termes, de l'éviction des populations en place sous l'effet d'une gentrification résidentielle, commerciale ou tertiaire, elle n'évite guère l'apparition de conflits entre les acteurs (habitants, « experts », élus, associations...). Ainsi, dans le cas de Montréal, souvent cité par exemple, les incohérences entre représentations, pratiques et gestion du patrimoine, dont les associations sont parfois formellement exclues, montrent que les enjeux de départ sont toujours actifs, mais sous des formes et avec des résultats contrastés :

« [...] le cas de la reconversion du Vieux-Port est un exemple réussi de planification participative et négociée de laquelle émerge la mise en valeur d'un patrimoine industriel nouveau, défini en grande partie et largement approprié par les habitants et les usagers du site. Dans le cas de la réhabilitation du Vieux-Montréal en revanche, cette participation n'a pas eu de réel effet sur les décisions politiques et les stratégies d'aménagement. Ce quartier patrimonial majeur est désormais dédié au tourisme et supporte d'importants conflits d'usage, nuisibles à terme au patrimoine local. »<sup>258</sup>

---

<sup>255</sup> Farell B.H. et Twining-Ward L., (2004), "Reconceptualizing Tourism", *Annals of Tourism Research* vol. 31, n°2, p. 274-295, cités par J.-M. Dewailly, (2006), *op. cit.*

<sup>256</sup> Dewailly, (2006), *op. cit.*, p. 325.

<sup>257</sup> M. Gravari-Barbas (dir.), (2005), *Habiter le patrimoine ; enjeux, approches, vécu*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. Géographie sociale), p. 19.

<sup>258</sup> Cf. F. Paulhiac, (2005), « Espace public/espace patrimonial : le rôle des citoyens dans la gestion du patrimoine local ; le cas de l'aménagement du Vieux-Montréal et du Vieux-Port de Montréal », Maria Gravari-Barbas, (2005), *op. cit.*, p. 315-331.

Il est généralement admis que les espaces de production et les lieux de travail s'avèrent difficiles à réinvestir, tant matériellement que symboliquement. Ce n'est pas impossible, mais pour « faire patrimoine », ils doivent impérativement changer de fonction. On voit par conséquent à quels défis la patrimonialisation de l'héritage industriel et urbain des métropoles portuaires doit faire face, dès lors qu'elle se fixe pour objectif, par exemple, de limiter les impacts du tourisme et de la marchandisation.

Comment les « grands récits » intègrent-ils – ou non – cette dimension patrimoniale dans les stratégies, affichées ou sous-jacentes, qu'ils valorisent auprès des habitants, des acteurs économiques ou des médias, c'est l'une des réflexions ouvertes dans la seconde partie de ce travail. La question de la mémoire portuaire, pourtant extrêmement prégnante dans l'histoire de la plupart des grandes métropoles, n'est en effet pas toujours traitée dans ces récits unifiants et homogénéisateurs qui contribuent au contraire à « lisser » les situations conflictuelles héritées du passé ou naissant précisément des nouvelles perspectives stratégiques au plan social ou urbain.

## **II. LE « GRAND RÉCIT URBAIN », À LA RECHERCHE D'UNE COHÉRENCE IMPOSSIBLE ?**



## 1. Histoire et récit

À ce point de la réflexion, la notion de récit est appréhendée comme un facteur majeur intervenant dans l'analyse du lien entre mondialisation et mutations des formes urbaines. Cette notion peut néanmoins apparaître de deux manières pour partie opposées : comme facteur d'homogénéisation des formes urbaines, architecturales et paysagères, mais aussi des modes de vie, ou bien comme facteur de différenciation, voire de diversité. Mais pour aller plus avant, il importe de définir la notion de récit et de la situer dans son rapport à l'histoire.

Un récit (ou intrigue) est, selon son acception ordinaire, une forme littéraire consistant en la mise en ordre arbitraire et spécifique des faits d'une histoire<sup>259</sup>. Son étymologie renvoie clairement à une forme de liturgie (du latin *recitare*, dont le sens propre est « lire sur un manuscrit à haute voix »<sup>260</sup>). Mais c'est également un mot-clé du vocabulaire politique, à travers une définition qui établit un rapport plus étroit avec la société. La notion de « grand récit national » est ainsi consubstantielle de la création des États-nations modernes, qui avaient besoin, pour se consolider et légitimer leur autorité, de construire un vaste récit collectif, largement partagé, constitué comme l'un des piliers du consensus politique national. L'enseignement est généralement considéré comme l'outil de base de ce consensus. En France, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'école primaire, devenue obligatoire sous la III<sup>e</sup> République, se donne ainsi pour mission de transformer les enfants de différentes régions aux langues et identités encore marquées (Bretons, Basques, Savoyards, Occitans, Corses...) en bons citoyens français. « Ce qu'on ne doit point voir, qu'un récit nous l'expose », écrivait Boileau. L'enseignement de l'histoire va servir à montrer la grandeur et l'unité de la France, et exhorter au patriotisme. La construction de ce récit national s'appuie sur les manuels de l'historien positiviste Ernest Lavisse, utilisés dès 1884 et jusque dans les années 1950, qui déroulent des récits de conquêtes, d'épopées et de personnalités majeures à travers des moments-clés de l'histoire nationale (Clovis brisant le vase de Soissons, Charlemagne « inventant » l'école, le sacrifice de Jeanne d'Arc, la prise du pont d'Arcole par Bonaparte, etc.). Le *Petit Lavisse* illustré enjoint ainsi les écoliers : « Tu dois aimer la France, parce que la Nature l'a faite belle et parce que l'Histoire l'a faite grande »<sup>261</sup>. Sébastien Ledoux, enseignant à Sciences Po et chercheur en histoire

---

<sup>259</sup> Source : Littré.

<sup>260</sup> *Ibid.*

<sup>261</sup> Cité par Michel Vernus, préface à J.-L. Clade, (2002), *École et Instituteurs dans le Jura. Au temps de Jules Ferry*, éd. Cabedita, collection Archives vivantes, 179 p.

contemporaine, confirme que « le récit national avait comme fonction de nourrir un imaginaire historique devant être partagé par l'ensemble des citoyens pour former ainsi la communauté nationale »<sup>262</sup>. Cet imaginaire national servira à justifier les conquêtes coloniales et la politique extérieure du pays. Dans les années 1930, l'École des Annales, fondée par Lucien Febvre et Marc Bloch, remet en cause ces récits historiques linéaires, faits de successions d'événements et centrée sur les « grands hommes », en s'intéressant davantage au temps long et aux problématiques sous-jacentes. Dans l'après-guerre, leurs héritiers, Fernand Braudel et Georges Duby, développent des travaux majeurs sur l'histoire sociale et économique sur la longue durée et, prenant la distance nécessaire avec la notion de « récit national » désormais attachée au régime de Vichy et qui lui donne une connotation trop conservatrice.

*« Historiciser ce que nous pensons de l'Homme et de ses valeurs »*

La mobilisation du récit dans cette partie de notre travail propose une acception à la fois plus précise et davantage articulée avec l'échelle mondiale. Elle impose tout d'abord sa confrontation avec les principes constitutifs de l'histoire en tant que science. Le rôle de l'histoire, selon Ernst Troeltsch, serait ainsi d'« historiciser fondamentalement tout ce que nous pensons de l'homme et des valeurs »<sup>263</sup>. Mais l'histoire est par nature le récit d'événements ; plus encore, il n'y aurait guère d'histoire sans récit. Paul Veyne, archéologue et philologue, fait le rapprochement entre la forme d'une mise en débat et la notion de « vérité » : « L'histoire est le récit d'événements vrais et non vraisemblables (comme dans le roman) ou invraisemblables (comme dans le conte). »<sup>264</sup> Il ne faut donc pas confondre, ou être tenté de le faire, « récit » et « fable », mais identifier plus précisément la notion d'« intrigue » et son intérêt par rapport aux événements proprement dits :

« Le fait n'est rien sans son intrigue : il devient quelque chose si l'on en fait le héros ou le figurant d'un drame d'histoire [...] où l'on fera se succéder la tendance classique à ne pas mettre trop de plumes et à ne pas figoler le rendu, la tendance baroque à surcharger et à fouiller le détail, et le goût qu'ont les arts barbares de remplir le champ avec des éléments décoratifs. »<sup>265</sup>

---

<sup>262</sup> Dans une tribune publiée dans *Le Monde* du 3 septembre 2016.

<sup>263</sup> E. Troeltsch (1865-1923), philosophe et sociologue allemand représentatif du courant « historiciste », auteur notamment de l'ouvrage *Der Historismus und seine Probleme* (1922). Cf. également sur ce sujet J. Hours, (1963), *Valeur de l'histoire*, Paris, PUF, 90 p.

<sup>264</sup> Paul Veyne, (1971), *Comment on écrit l'histoire ; essai d'épistémologie*, Paris, Le Seuil (collection L'Univers historique), p. 23.

<sup>265</sup> *Op. cit.*, p. 47.

Formulé de manière moins abrupte, le récit correspond à l'énoncé narratif proprement dit (c'est-à-dire à l'ensemble des signes qui composent le texte), tandis que l'histoire correspond aux événements racontés (c'est-à-dire aux référents des signes textuels). Ces deux notions forment, avec la narration (c'est-à-dire l'empreinte plus ou moins marquée, dans le récit, de l'acte d'énonciation), la « triade narratologique » telle qu'elle a été introduite par Gérard Genette<sup>266</sup>. Toutefois, « écrire le récit » ne signifie pas forcément tenir la chronique des événements :

« Il ne faut jamais oublier, quand on commence à écrire, que la chronique des événements n'est pas la seule manière d'écrire l'histoire et qu'elle n'en est même pas une pièce indispensable ; qu'elle est plutôt une solution de paresse. »<sup>267</sup>

C'est une solution de paresse, car au fond, poursuit Paul Veyne, le récit épuise difficilement la description infinie de la réalité, de sa complexité et de ses interprétations critiques possibles :

« [...] on sait bien que ce que les manuels disent sur Racine est la moindre partie de ce qu'on pourrait dire sur cet auteur ; cent critiques qui écriraient cent livres sur Racine les écriraient tous plus différents, plus vrais et plus subtils les uns que les autres ; seuls les critiques peu doués en resteraient [...] aux faits. »<sup>268</sup>

### *Faits et récits*

Pour autant, la « religion des faits » ne peut-elle être célébrée par le récit ? Sans nul doute, répond Veyne, mais à une double condition : qu'elle s'assume en tant que « description » et non comme « science », et qu'elle soit « de quelque manière une histoire comparée »<sup>269</sup>. Toutefois, ceci ne peut se faire sans une certaine rationalité : « L'histoire est une activité rationnelle, et son véritable intérêt est là ». Car « l'effort pour reconstituer le passé a pour but, non le pittoresque, mais la rationalité »<sup>270</sup>. Cette rationalité est au fondement de l'intérêt qu'on porte à l'histoire : réel, ordonné, lisible, le passé (re)devient digne d'intérêt. Maurice Merleau-Ponty y ajoute opportunément la notion d'objectivité : « La véritable objectivité exige qu'on examine, pour leur donner leur juste rôle, les composantes subjectives de l'événement, l'interprétation

---

<sup>266</sup> G. Genette, (2007), *Discours du récit*, Paris, éd. Points (coll. Essais), ouvrage réunissant « Discours du récit » (*Figures III*, 1972) et *Nouveau discours du récit* (1983), tous deux parus aux éditions du Seuil (coll. Poétique).

<sup>267</sup> P. Veyne, (1971), *op. cit.*, p. 60.

<sup>268</sup> *Ibid.*, p. 62.

<sup>269</sup> *Ibid.*

<sup>270</sup> Selon l'expression de Fr. Châtelet, (1962), *La naissance de l'histoire, la formation de la pensée historique en Grèce* (Paris, éd. de Minuit), cité par Paul Veyne, *op. cit.*, p. 268.



qu'en donnaient les protagonistes »<sup>271</sup>. En effet, l'historien ne peut rien affirmer sans preuve. Mais pour qu'un document ou un témoignage puisse faire office de preuve, il faut que celui qui le consulte ou qui en fait état l'interroge, et donc sous-tende sa question par un projet d'explication. L'interprétation et ses écueils sont par conséquent présents à tous les niveaux de l'historiographie, comme une composante structurelle de l'intention de vérité. La subjectivité est plus ou moins assumée, mais dans ce sens, l'histoire apparaît comme le prolongement critique de l'ambition de fidélité au passé, « héritière savante de la mémoire », au sens de Paul Ricœur<sup>272</sup>. D'où l'affirmation que l'historien n'est pas un « agent neutre », mais un « être social » placé dans une position de « spectateur engagé », selon la formule de Raymond Aron<sup>273</sup>. Mais alors à quoi tient plus précisément la différence entre histoire et fiction si l'une et l'autre « racontent le monde », c'est-à-dire « mettent en récit » les faits ? Selon Paul Ricœur, la distinction entre récit historique et récit fictionnel se trouve dans la nature du pacte implicite passé avec le lecteur, comme on l'a vu. Lors que l'historien traite d'événements, de situations ou de personnages préexistant au récit qui en est fait, il cherche une adéquation correcte avec le passé, adéquation présumée entre la réalité du passé et la représentation qui en est faite. 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'interprétation, connaissant la propension quasi universelle de l'historien à restituer *de l'histoire* en élaborant *une* histoire.

### *La valorisation trace la frontière entre histoire et récit*

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 pour partie « la relation d'interdépendance qui existe entre la lecture du passé, la manière dont le présent est vécu et les attentes assignées au futur »<sup>274</sup>, que l'on retrouve dans la plupart des « grands récits ». D'autres auteurs, comme Hayden White, ont ensuite poussé à l'extrême la théorie « narrative », déconstruisant l'illusion que constituerait l'existence du « noyau dur » des faits en histoire<sup>275</sup>. Ce point de vue a ses

---

<sup>271</sup> M. Merleau-Ponty, (1966), *Sens et non-sens*, rééd. Gallimard (coll. Bibliothèque de philosophie), 1996, 225 p.

<sup>272</sup> P. Ricœur, (1955, 2001), *Histoire et vérité*, *op. cit.*

<sup>273</sup> R. Aron, (1981), *Le spectateur engagé*, Paris, éd. de Fallois, rééd. 2005, Paris, Le Livre de Poche, 480 p.

<sup>274</sup> P. Ricœur, (1955, 2001), *op. cit.*, p. 394.

<sup>275</sup> H. White, (1987), *The Content of the Form: Narrative Discourse and Historical Representation*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 264 p.

limites et surtout, si l'on suivait la logique jusqu'au bout, il annihilerait l'histoire en tant que discipline en lui refusant ce qui la caractérise depuis son origine, « à savoir le référent externe comme critère de véridicité »<sup>276</sup>. Mais une critique plus radicale encore de la notion de récit historique émane de Jean-François Lyotard : « La science est d'origine en conflit avec les récits »<sup>277</sup>, tranche-t-il. Le récit aurait en effet pour résultat une mutation majeure, celle de la connaissance, car de cette transformation « la connaissance ne sort pas indemne ni la nature du savoir intacte ». Avec l'émergence du récit « postmoderne », comme le postule Lyotard, le rapport que nous entretenons à la connaissance

« tendra à revêtir la forme que les producteurs et les consommateurs de marchandises ont avec ces dernières [...]. Le savoir est et sera produit pour être vendu, et il est et sera consommé pour être valorisé dans une nouvelle production : dans les deux cas, pour être échangé. Il cesse d'être à lui-même sa propre fin, il perd sa *valeur d'usage* »<sup>278</sup>.

La question du récit comme moyen de valorisation du passé au bénéfice d'un futur annoncé est par conséquent ambiguë. Chez Max Weber, par exemple, toute vision du passé est valorisation<sup>279</sup>. Il impose donc cette valorisation comme une norme. Toutefois, selon Paul Veyne, la valorisation n'a rien à voir avec les valeurs constituées d'une époque donnée, ce qui suffit à éliminer l'idée répandue que notre vision du passé serait la projection du présent, la traduction de nos valeurs et de nos interrogations : en réalité, « la valorisation trace la frontière de l'histoire »<sup>280</sup>. Alors de quel côté de cette « frontière », le récit événementiel se situe-t-il ? Contrairement au « récit global » de l'histoire, dont la tendance est la linéarité et la vocation à produire une explication générale et cohérente du monde, ce qui « fait événement » n'est autre qu'une différence, un accident, voire une rupture : « Un événement se détache sur fond d'uniformité ; c'est une différence, une chose que nous ne pouvions connaître *a priori* [...] »<sup>281</sup>. Sa valorisation orientée soulève donc nombre de questions. Bornée par la vieille tradition de l'histoire narrative nationale, « l'histoire du passé s'attache trop exclusivement au récit suivi d'un continuum spatio-temporel (la France du XVIII<sup>e</sup> siècle, la Reconstruction, la crise industrielle, etc.), [...] elle ose rarement répudier les

---

<sup>276</sup> Arnaud Rosset, (2010), *Les théories de l'histoire face à la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, p. 57 et s.

<sup>277</sup> Jean-François Lyotard, (1979), *La condition postmoderne ; rapport sur le savoir*, Paris, Les Éditions de Minuit (collection Critique), rééd. 2013, p. 7.

<sup>278</sup> J.-F. Lyotard, (1979), *op. cit.*, p. 14.

<sup>279</sup> M. Weber, (1965), *Essais sur la théorie de la science*, trad. J. Freund, Paris, Plon (éd. de poche Pocket), 1992, 478 p.

<sup>280</sup> P. Veyne, (1971), *op. cit.*

<sup>281</sup> *Ibid.*, p. 15.

unités de temps et de lieu, et être aussi de l'histoire comparée »<sup>282</sup>. En effet, si les unités de temps et de lieu sont abolies, l'unité d'intrigue devient « l'essentiel ». L'histoire peut alors « se donner une complète liberté d'itinéraire à travers le champ événementiel ». Et Veyne de conclure, quelque peu provocateur :

« Le premier devoir d'un historien n'est pas de traiter son sujet, mais de l'inventer. Cette histoire en liberté, débarrassée de ses limites conventionnelles, est une histoire complète. »<sup>283</sup>



Fig. 23 : Reconstruction du centre-ville du Havre : le chantier au début des années 1950, Auguste Perret architecte en chef – Photo © G. Fernez

Que faut-il en déduire ? Que le récit ne « viole » pas les faits, mais qu'il adopte les contours d'une « complète liberté d'itinéraire », ou bien au contraire qu'il omet les faits qui ne l'arrangent pas, au bénéfice d'une relecture historique avantageuse du présent, voire d'un futur glorieux ?

---

<sup>282</sup> *Ibid.*, p. 313.

<sup>283</sup> *Ibid.*, p. 339.

### *Les troubles de la mémoire*

Paul Ricœur apporte sur cette question un regard critique bienvenu, le temps et l'histoire, et plus encore la question de la mémoire, constituant, dès le début des années 1950, ses thèmes privilégiés de recherche<sup>284</sup>. Il interroge avec force les ressources de la narrativité, du récit et de la fiction, et bien sûr leurs incidences sur le récit du temps passé qu'il questionne sans relâche, explorant les problèmes liés aux relations entretenues entre les trois « pôles d'accès au passé » que sont « la mémoire, l'histoire et l'oubli »<sup>285</sup>. Dans la lignée des travaux de Jacques Le Goff, de Pierre Nora ou de Michel de Certeau qui questionnent la pratique du récit et son écriture, Ricœur entend plus précisément proposer « une réponse aux troubles [suscités] par l'inquiétant spectacle que donnent le trop de mémoire ici, le trop d'oubli ailleurs »<sup>286</sup>. Du point de vue des sciences sociales, il épouse l'héritage de Michel Foucault et de Maurice Halbwachs, tentant de déchiffrer les enjeux identitaires et politiques des usages et des détournements ou abus de la mémoire<sup>287</sup>. Au plan philosophique, à la suite de Platon et d'Aristote, il distingue deux types de mémoire : la *mnémé* et l'*anamésis*. La première désigne cette « mémoire sensible » qui nous affecte, sans qu'il y ait intervention d'une volonté claire de notre part, alors que la seconde évoque le « rappel », une « mémoire exercée », active et volontaire, dirigée contre l'oubli<sup>288</sup>.

La principale différence entre la mémoire et l'imagination – l'une et l'autre renvoyant à quelque chose d'absent, de « non réel » au présent –, souligne Ricœur, est le fait que la mémoire est le souvenir de quelque chose qui n'est plus, mais en ayant existé, elle fait référence à un réel antérieur. La mise en image du souvenir suppose une reconstruction. Dans ce cas, la mémoire est-elle fiable ou, au contraire, n'est-elle pas vulnérable structurellement ? Cette vulnérabilité fragilise en effet le rapport entre l'absence des lieux ou des moments souvenus et leur présence sur le mode de la représentation. Elle fait que la mémoire peut être sujette à des formes d'excès, voire de manipulation. Le concept de mémoire doit par conséquent être manié avec prudence, car le souvenir traumatique d'une situation conflictuelle, par exemple, doit faire l'objet d'une mise à distance, d'un deuil, et en tout cas d'un recul nécessaire à l'échelle collective, sauf à s'exposer au danger de ce que les psychanalystes nomment

---

<sup>284</sup> Cf. en particulier *Histoire et vérité*, *op. cit.*, et *Temps et récit* (1983).

<sup>285</sup> Titre éponyme de l'ouvrage paru en 2000 aux éditions du Seuil.

<sup>286</sup> P. Ricœur, (1955, 2001), *op. cit.*, p. I.

<sup>287</sup> Cf. sur ce point T. Todorov, (1995), *Les abus de la mémoire*, rééd. 2004, Paris, Arléa-Poche, 60 p.

<sup>288</sup> P. Ricœur, (2001), *op. cit.*, p. 37.

la « compulsion de répétition »<sup>289</sup>. Le travail de recul critique, fondé sur l'effort de remémoration, permettrait au contraire à une société donnée de tendre vers une « réconciliation », une relation apaisée avec son passé. Dans le cas inverse, c'est-à-dire une tentative d'instrumentalisation de la mémoire, Paul Ricœur fait référence aux « manipulations idéologiques » qui permettent aux détenteurs de pouvoir de mobiliser la mémoire à des fins politiques, « au service de la quête, de la reconquête ou de la revendication d'identité »<sup>290</sup>. Il pose ainsi le caractère narratif du récit comme principal responsable de « l'idéologisation de la mémoire ». Le récit étant par définition sélection et moyen de mise en cohérence, c'est de la narrativité que relèvent les stratégies d'oubli, de dénégation, ou au contraire de remémoration, avec le risque de construire ou de reconstruire une « histoire officielle », célébrée publiquement et constituant en quelque sorte une « mémoire imposée ».

Todorov, dans ses travaux consacrés aux « abus de la mémoire »<sup>291</sup>, souligne pour sa part que tout travail sur le passé est l'œuvre de choix et de combinaison réfléchie des événements les uns avec les autres : une démarche nécessairement orientée non vers une recherche de « vérité objective », mais vers la recherche du « bien », qu'il s'agisse de la paix sociale, de la légitimation du pouvoir ou de la construction d'un projet collectif. Si un tel projet s'appuie sur la mémoire d'un passé traumatique, sa manipulation permettra d'orienter le projet assigné au futur dans le sens souhaité, car le futur aura créé des attentes fortes. Il peut donc exister un rapport de concurrence et de confrontation entre l'intention de vérité et la prétention de fidélité de la mémoire. Le travail de « distanciation », selon des méthodes propres aux historiens – mais que l'on retrouve également chez le dramaturge Bertolt Brecht<sup>292</sup> –, permet en revanche à la connaissance historique de s'autonomiser et de prendre du recul par rapport à l'expérience de la mémoire vive. La distanciation joue ici un rôle qui vise à perturber la perception linéaire et passive du citoyen ou du spectateur, et à rompre le pacte tacite de croyance en ce qu'il voit. Dans ces conditions, peut-on envisager dans le récit l'émergence d'une « mémoire des temps heureux » sans manipuler les ressorts et l'écriture du passé ? Et à l'inverse, tout récit ne doit-il pas préserver la part de liberté et d'imaginaire, individuelle ou collective, sans laquelle il s'inscrit forcément dans une perspective dessinée par d'autres ? Ricœur suggère pour

---

<sup>289</sup> *Ibid.*, p. 96.

<sup>290</sup> *Ibid.*, p. 98.

<sup>291</sup> T. Todorov, (1995), *op. cit.*

<sup>292</sup> Cf. Stéphane Perrin, « Brecht et la distanciation » - <http://www.eris-perrin.net/article-brecht-et-la-distanciation-91330032.html>, article mis en ligne le 5 décembre 2011 [consulté le 20 août 2017].



sa part qu'il existe bien une constitution distincte, et néanmoins mutuelle, de la mémoire collective et de la mémoire individuelle, et il émet l'hypothèse d'une « triple attribution de la mémoire » : à soi, aux proches et aux autres<sup>293</sup>. C'est bien l'Autre qui nous intéresse particulièrement ici, car les « récits sensibles » qui seront rapportés se destinent à la recherche d'une forme d'altérité, au bénéfice non d'une mémoire unique, officielle ou « heureuse », mais tout simplement humaine. Car l'histoire, ce n'est pas le passé ni le temps, mais bien entendu « les hommes dans le temps »<sup>294</sup>.



Fig. 24 : Inauguration de la statue équestre de Louis XIV sur la place royale à Rennes (1726) : un récit monarchique « global » appliqué au « local » © Musée de Bretagne

<sup>293</sup> P. Ricœur, (1955, 2001), *op. cit.*, p. 152.

<sup>294</sup> *Ibid.*, p. 214.

## 2. Du « grand récit » au récit postmoderne

Pour Jean-François Lyotard, la « crise des grands récits » s'inscrit dans la perspective d'une « condition postmoderne »<sup>295</sup>, qui s'élabore à la fin des années 1970. Le terme « postmoderne » désigne, selon lui, « l'état de la culture après les transformations qui ont affecté les règles des jeux de la science, de la littérature et des arts à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle »<sup>296</sup>. Il fait reposer son analyse sur un triple constat : la crise des « méta-récits », une dynamique intellectuelle « déconstructive » et une période caractérisée par « un déclin de la confiance dans le progrès et dans le projet moderne d'émancipation de l'humanité »<sup>297</sup> :

« On peut voir dans le déclin des récits un effet de l'essor des techniques et des technologies à partir de la deuxième guerre mondiale, qui a déplacé l'accent sur les moyens de l'action plutôt que sur ses fins : ou bien celui du redéploiement du capitalisme libéral avancé après son repli sous la protection du keynésisme pendant les années 1930-1960, renouveau qui a éliminé l'alternative communiste et qui a valorisé la jouissance individuelle des biens et des services. »<sup>298</sup>

Mais ces recherches de causalité, souligne Lyotard, sont toujours décevantes :

« À supposer qu'on admette l'une ou l'autre de ces hypothèses, il reste à expliquer la corrélation des tendances invoquées avec le déclin de la puissance unificatrice et légitimante des grands récits de la spéculation et de l'émancipation. »<sup>299</sup>

Historiquement, l'appel explicite au récit dans la problématique du savoir est concomitant à l'émancipation des bourgeoisies par rapport aux autorités traditionnelles, rappelle-t-il. Le savoir des récits revient dans l'Occident pour apporter une solution à la légitimation des nouvelles autorités. Est-ce vraiment différent à la fin du XX<sup>e</sup> siècle ? Ce qui pointe sous l'analyse postmoderne, c'est qu'une nouvelle idée du « progrès » résulte de ce recours inévitable à la narration. Son héros est désormais « le peuple », le signe de sa légitimation demeurant le consensus. Toutefois, deux figures différentes émergent dans cette émergence du récit comme mode de validation du savoir : le « héros de la connaissance » ou celui « de la liberté », ce qui n'est pas tout à fait la même chose, on en conviendra. Lyotard, creusant l'écart entre ces deux figures, discute la puissance du récit : « En raison de

---

<sup>295</sup> J.-F. Lyotard, (1979), *op. cit.*

<sup>296</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>297</sup> J.-F. Lyotard, (1988), *Le Postmoderne expliqué aux enfants : Correspondance 1982-1985*, Paris, Galilée, p. 122.

<sup>298</sup> J.-F. Lyotard, (1979), *op. cit.*, p. 63.

<sup>299</sup> *Ibid.*

cette alternative, non seulement la légitimation n'a pas toujours le même sens, mais le récit apparaît lui-même comme insuffisant à en donner une version complète »<sup>300</sup>. La place des institutions dans le récit est dès lors en débat : on retrouve le recours au récit des libertés chaque fois que l'État prend directement en charge la formation du « peuple » sous le nom de nation. En revanche, avec l'autre récit de légitimation, il s'agit plutôt de rechercher la connaissance « pure », « la science comme telle », sans garantie que l'effet qui en résulte soit le fait d'« une recherche désintéressée de la connaissance »<sup>301</sup>. Cette position fait toutefois polémique, certains voyant dans ce déclin du « grand récit » – contrairement à Lyotard, Deleuze ou Derrida, qui s'efforcent de « détricoter » les mécanismes inconscients de la modernité –, les éléments d'un « nouvel ordre réel », à l'instar des tenants de la postmodernité américaine comme le philosophe Richard Rorty<sup>302</sup> ou le critique d'architecture Charles Jencks<sup>303</sup>. En raison de ces divisions ou en tout de cas de ces différences de finalités, « le discours postmoderne, qu'il soit européen ou américain aura été à son insu le promoteur de la nouvelle vision globale de l'histoire véhiculée par le mondialisme et l'économisme »<sup>304</sup>. Certainement parce que le flou théorique propre à ce discours sur la fin des grands récits et la postmodernité rendait impossible toute définition pertinente de la mondialisation au bénéfice d'une certaine forme de caricature. C'est probablement aussi de cette façon que l'on peut comprendre, dans le cadre du sujet qui nous occupe, la réémergence de « grands récits » mobilisateurs dont l'utilité dans la phase de réorganisation du capitalisme sous une forme « globale » et « intégrée » serait redevenue stratégique. La question de la place du récit apparaît en tout cas de façon centrale, même controversée, pour envisager un nouveau modèle « tiers, mixte, irréductible au clivage évoqué », selon la formule d'Arnaud Rosset<sup>305</sup> : « L'opposition est trop simple qui entend contraster les explications sans récit et les récits sans explicitation. »<sup>306</sup>

---

<sup>300</sup> J.-F. Lyotard, (1979), *op. cit.*, p. 53.

<sup>301</sup> *Ibid.*, p. 55.

<sup>302</sup> R. Rorty, (1994), *Objectivisme, relativisme et vérité*, Paris, PUF, 248 p.

<sup>303</sup> Ch. Jencks, (1977), *The Language of Post-Modern Architecture*, trad. franç., 1979, *Le langage de l'architecture post-moderne*, Paris, Academy Editions / éd. Denoël, 136 p.

<sup>304</sup> A. Rosset, (2010), *op. cit.*, p. 49.

<sup>305</sup> *Ibid.*, p. 61.

<sup>306</sup> Roger Chartrier, (1998), *Au bord de la falaise : l'histoire entre certitudes et inquiétude*, Paris, Albin Michel, p. 246, cité par A. Rosset, *op. cit.*



## *Histoires populaires*

Au fil de son raisonnement, Jean-François Lyotard identifie d'autres formes que celles du « grand récit » moderne, décrites sous la forme d'« histoires populaires » :

« Ces histoires populaires racontent elles-mêmes ce qu'on peut nommer des formations (*Bildungen*) positives ou négatives, c'est-à-dire les succès ou les échecs qui couronnent les tentatives des héros, et ces succès ou ces échecs ou bien donnent leur légitimité à des institutions de la société (fonction des mythes), ou bien représentent des modèles positifs ou négatifs (héros heureux ou malheureux) d'intégration aux institutions établies (légendes, contes). Ces récits permettent donc, d'une part, de définir les critères de compétence qui sont ceux de la société où ils se racontent, et de l'autre, d'évaluer grâce à ces critères les performances qui s'y accomplissent ou peuvent s'y accomplir. »<sup>307</sup>

Si elle n'est plus la seule en cause, la temporalité demeure essentielle dans ces récits : « La forme narrative obéit à un rythme, elle est la synthèse d'un mètre qui bat le temps en périodes régulières et d'un accent qui modifie la longueur ou l'amplitude de certains d'entre elles »<sup>308</sup>. Il est clair que si l'on rapporte cette définition et cette fonction des « histoires populaires » aux « grands récits » mécanistes issus de la « religion du progrès », on observe qu'elle concerne plutôt les nouveaux récits postmodernes qui font des espaces urbano-portuaires en déshérence des lieux de contes et de légendes, et de leurs principaux acteurs les héros potentiels de ces aventures. Le parallèle s'arrête peut-être là, mais il est intéressant de constater que ces « aventures » peuvent ou non être couronnées de succès et leurs « héros » être parfois mis en échec, comme on le verra plus loin. Cela n'est pas sans conséquences sur la fonction principale du récit :

« On peut supposer qu'une collectivité qui fait du récit la forme-clé de la compétence n'a pas, contrairement à toute attente, besoin de pouvoir se souvenir de son passé. Elle trouve la matière de son lien social non pas seulement dans la signification des récits qu'elle raconte, mais dans l'acte de leur récitation. »<sup>309</sup>

Le besoin d'histoire en la matière doit alors être interprété, non pas comme un besoin de se souvenir et de projeter, mais au contraire comme un « besoin d'oubli ». Lyotard en conclut qu'on ne saurait juger ni de l'existence ni de la valeur du narratif à partir d'une appréciation purement scientifique de tels récits :

---

<sup>307</sup> J.-F. Lyotard, (1979), *op. cit.*, p. 38-39.

<sup>308</sup> *Ibid.*

<sup>309</sup> *Ibid.*, p. 41-42.

« Il suffirait à la limite de s'émerveiller de cette variété des espèces discursives comme on le fait de celle des espèces végétales ou animales. Se lamenter sur la perte de sens dans la postmodernité consiste à regretter que le savoir n'y soit plus narratif principalement. C'est une inconséquence. »<sup>310</sup>

En effet, le renouveau ou le succès des récits globalisants qui offrent un nouvel espace (ou un nouvel espoir) aux territoires portuaires en reconversion, ainsi replacés au cœur de la compétition internationale, ne peuvent-ils se traduire autrement que par l'échec des autres tentatives de légitimation ? Lyotard oppose ici aux « grands récits » auxquels il exclut d'avoir à nouveau recours dans le cadre du discours postmoderne (la dialectique de l'Esprit, l'émancipation de l'humanité par la technique ou par la révolution, voire parfois par les deux...), une forme narrative qui, assure-t-il, « reste la forme par excellence que prend l'invention imaginative » dans la société<sup>311</sup>. À ces « histoires populaires » à vocation régulatrice ou rituelle portées par une collectivité, on pourra donc substituer de « petits récits » sensibles recueillis auprès des individus ou de communautés locales, qui, à défaut d'inscrire les territoires qu'ils décrivent dans la grande geste de la reconquête spatiale et foncière et d'épouser les critères de compétence évoqués plus haut, peuvent transmettre une analyse plus contradictoire de la réalité – ou bien sa traduction poétique dans l'imaginaire collectif. S'ils n'offrent pas, en tout cas avec les mêmes certitudes, de lecture « globalisante » de l'histoire urbaine et des mutations socio-économiques des territoires qu'ils décrivent, ils permettent en revanche d'apporter une vision nuancée des événements tels que, de proche en proche ou de génération en génération, les acteurs sociaux se la réapproprient – ou la contestent.

---

<sup>310</sup> *Ibid.*, p. 47.

<sup>311</sup> *Ibid.*, p. 98.

### 3. Le « grand récit urbain », facteur d'identité et de cohésion

Même si, « vers la fin du XX<sup>e</sup> siècle, le goût du grandiose a déserté l'espace des sciences humaines »<sup>312</sup>, entraînant avec la chute du mur de Berlin et la dislocation de l'Union soviétique le déclin des « grands récits » politiques, ces derniers n'ont pas pour autant totalement disparu et auraient même retrouvé, à l'occasion de la constitution d'une « histoire globale », un certain regain de faveur qui dément avec insistance l'annonce d'une inéluctable « fin de l'histoire »<sup>313</sup>. Le récit de la fin des « grands récits », par-delà sa part de vérité, suggère de nombreuses interrogations, à l'image de la formule du dramaturge Eugène Ionesco : « À partir de quel moment les Dieux se sont-ils retirés du monde ? »<sup>314</sup> Il semble que ce désenchantement du « grand récit » soit lié à l'idée selon laquelle la rationalité technique et industrielle, promue par les positivistes du Siècle des Lumières et les ingénieurs du XIX<sup>e</sup> siècle, ayant abouti à l'émergence de la Modernité au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, celle-ci a pris le relais du Sacré et du rapport « magico-religieux »<sup>315</sup> au monde qui prévalait jusqu'alors.

À l'inverse, sous couvert ou à l'appui de l'injonction d'adaptation à la mondialisation faite aux territoires, l'émergence de « grands récits » mobilisateurs autour de la question de la valorisation sélective des territoires et de la sacralisation de certaines formes urbaines comme la ville verticale ou l'extension métropolitaine grâce à la mobilité généralisée, nous instruit sans nul doute d'un retour d'une sorte de « sacré », ou tout du moins de son hybridation avec des intentions plus profanes. Or, comme on le verra au cours de notre raisonnement, une analyse plus fine des impacts de la mondialisation sur les formes urbaines, en particulier dans les espaces urbains portuaires, montre que ces effets sont polymorphes. *A contrario*, les récits qui les accompagnent ou les portent peuvent être considérés comme homogénéisateurs dans la mesure où ils parviennent à effacer, au moins pendant un certain temps, les éléments de conflit générés par la confrontation de ces récits quelque peu angéliques à la réalité.

---

<sup>312</sup> A. Rosset, (2010), *op. cit.*, p. 7.

<sup>313</sup> Cf. Francis Fukuyama, (1989), *The End of History and the Last Man* (trad. franç., *La fin de l'histoire et le dernier homme*, Paris, Flammarion, 1992, 452 p.).

<sup>314</sup> E. Ionesco, (1968), *Présent passé, passé présent*, Paris, Mercure de France, p. 167.

<sup>315</sup> A. Rosset, (2010), *op. cit.*, p. 9.

Cette approche soulève plus fondamentalement des interrogations liées à la fonction du récit, qu'Arnaud Rosset qualifie de « désir d'absolu » :

« Comment appeler autrement le vœu de comprendre l'histoire humaine dans son intégralité, d'en expliquer les rouages à partir d'une grille de lecture exhaustive nous avertissant de *ce qui devrait arriver ?* »<sup>316</sup>

L'intérêt du « grand récit » porteur d'avenir, dont l'écho nous parvient de nombreux espaces en reconversion, est d'utiliser au contraire une grille simplifiée au bénéfice d'une histoire moins complexe et plus linéaire, expliquant que le territoire ainsi « mis en récit » s'avère toujours capable de (re)produire un futur meilleur, une « rupture », une « nouvelle frontière », pour utiliser l'expression du président Kennedy à propos de la conquête spatiale, archétype du « grand récit » américain moderne, reprise par l'ancien maire Michael Bloomberg pour qualifier son projet pour New York<sup>317</sup>. Il est certain qu'à l'issue de la Seconde Guerre mondiale et à l'occasion du déclin industriel subi par la plupart des grands ports américains du Nord puis d'Europe, l'émergence d'un « nouveau récit » pour ces territoires détruits ou déclassés, et même d'un « récit national » dans le cas du Havre<sup>318</sup>, était devenue indispensable à la survie de leurs fonctions économiques ou sociales, à l'image du Plan Marshall (1947) s'efforçant de redonner à une Europe occidentale en ruines l'apparence d'un continent apaisé en voie de reconstruction. Pour autant, une fois cet « apaisement » survenu et le monde bipolaire effondré, comment justifier le besoin de « grands récits » et de « nouvelles frontières », et sur quoi les appuyer ?

#### « *Il racconto urbanistico* »

En réalité, le récit a presque toujours joué un rôle dans la création de valeur sur un territoire et constitué un précieux levier pour enclencher ou conforter des démarches de développement qu'on nomme aujourd'hui, dans le métalangage du marketing territorial, des « stratégies différenciées ». On parlera d'« avantage compétitif », selon la manière dont une firme se distingue de ses concurrents en mesurant le taux de productivité qui définit le rapport entre la quantité produite et la quantité de facteurs de production (travail, capital) nécessaire pour l'obtenir. « Cette notion a été étendue au territoire (national ou infra-national) et l'on parle alors d'avantage comparatif »<sup>319</sup>. Le discours sur le projet ou la forme urbaine revêt le visage particulier du récit.

---

<sup>316</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>317</sup> Lire la troisième partie de ce document, p. 147 et s.

<sup>318</sup> Cf. la célèbre dédicace du général De Gaulle inscrite sur le Livre d'or de la ville le 7 octobre 1944 : « *Au Havre, blessé pour la France, mais vivant ! Et qui sera grand !* » (AMH).

<sup>319</sup> Selon Martine Azuelos, C. Ghorra-Gobin (dir.), (2006), *op. cit.*, p. 27.

L'architecte et urbaniste Bernardo Secchi, prix spécial du jury du Grand prix de l'urbanisme en France en 2004, avait théorisé cette approche dès les années 1980 dans l'ouvrage *Il racconto urbanistico*<sup>320</sup>, dans lequel il explique avoir lui-même joué le rôle d'un créateur ou d'un accompagnateur en matière de production de projet ou de forme urbaine. Inspiré par la lecture de Michel Foucault et de Roland Barthes, Secchi applique l'analyse littéraire à l'étude de la structure narrative des grands textes d'urbanisme, décryptant au passage de manière originale les formes de la ville contemporaine. L'analyse des discours publics lui permet ainsi de comprendre – et de critiquer – l'évolution des politiques urbaines, d'abord en Italie puis dans toute l'Europe, identifiant le « récit d'urbanisme » comme le produit d'une discipline en pleine crise d'identité<sup>321</sup>. Paradoxalement, comme le rappelle Secchi, l'activité de l'urbaniste, souvent considéré comme très technique, était depuis longtemps « un travail centré sur la production d'imaginaires ». L'âge d'or du récit d'urbanisme était celui du « progressisme ». La fabrique de la ville était alors la source d'images d'un « futur radieux ».

À compter des années 1990, cette évolution a paru s'accélérer avec la mise en récit de nombreux projets de territoires, au premier rang desquels le grand projet olympique de Barcelone (1986-1992) a incontestablement marqué les esprits. L'urbanisme barcelonais témoigne d'une reconfiguration de la ville qui prend appui sur les acquis de l'histoire et sur une politique de grands projets liés à des événements majeurs ou à des célébrations internationales. En s'appuyant sur la *Ciutat Vella* (la vieille ville), la trame de Cerdà et la mutation du port et du cordon littoral, Barcelone a exploité à son avantage les Jeux Olympiques de 1992 pour remodeler ses paysages urbains et moderniser son image internationale. Les premières élections municipales libres de 1979 amènent les socialistes catalans au pouvoir et ouvrent la voie aux grands projets de reconquête de l'espace public urbain sous la conduite d'Oriol Bohigas, délégué au service d'urbanisme de la ville, qui sera l'architecte de cette renaissance barcelonaise post-franquiste. Barcelone doit tout à la fois s'ouvrir au monde et accueillir les firmes internationales, répondre aux sollicitations de l'économie moderne fondée sur les innovations technologiques et le tertiaire, corriger les disparités en matière d'habitat et les insuffisances de ses infrastructures et équipements publics. Une belle formule

---

<sup>320</sup> B. Secchi, (1984), *Il racconto urbanistico: la politica della casa e del territorio in Italia*, Turin, Einaudi, 188 p.

<sup>321</sup> Enrico Chapel, (2015), « Bernardo Secchi (1934-2014) : le dire et le faire », *Archiscopie* n°1 (nouvelle série), p. 79-82.

résume l'intention : « Assainir le centre, monumentaliser la périphérie »<sup>322</sup>. Mais c'est surtout à travers une communication très active, reposant sur le « grand récit » de la mutation olympique et balnéaire de la métropole et sur un ensemble de signes, logotypes ou affiches souvent conçues par le designer Mariscal, également auteur de la « mascotte » des J. O., que Barcelone inscrit son parcours dans l'univers des *success stories* olympiques où figuraient déjà en bonne place Rome, Tokyo ou Montréal.



Fig. 25 : *Bar-cel-ona*, affiche de Javier Mariscal, 1979 – © J. Mariscal – Tous droits réservés

Porté par un maire aussi habile que médiatique, Pasqual Maragall, le succès de Barcelone a reposé sur un consensus social et un opportunisme remarquables. Ainsi un dixième seulement des équipements réalisés à l'occasion des Jeux olympiques était directement lié aux infrastructures sportives. Tous les autres investissements, infrastructures routières et de télécommunications, équipements publics ou projets privés ont spontanément bénéficié de l'image olympique. Alors que la plupart des métropoles espagnoles de l'après-franquisme ont dû patienter dix ou quinze ans pour pouvoir moderniser leurs équipements, Barcelone a réalisé son pari, pour l'essentiel, en moins cinq ans.

<sup>322</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 192-193 ; Ferras, Volle, « Le modèle urbain barcelonais », *Encyclopædia Universalis* en ligne [consulté le 12 mars 2017] - <http://www.universalis.fr/encyclopedie/barcelone/>

L'expérience de Barcelone, érigée en « modèle innovant »<sup>323</sup> et conçue comme un « récit gagnant », a par conséquent fortement marqué les esprits et suscité de nombreuses vocations à la fin des années 1990. De fait, cette logique semble caractériser aujourd'hui l'ensemble des politiques d'aménagement, si l'on en croit Laurent Matthey, auteur d'un ouvrage très stimulant sur le sujet, qui repose sur l'exemple du canton de Genève<sup>324</sup>. C'est comme si l'attention s'était assez rapidement focalisée sur le *storytelling* comme outil d'aménagement », explique-t-il, c'est-à-dire vers « un conte orienté, une *petite histoire* propre à servir à l'édification, un récit de communication »<sup>325</sup>. Au fil des années, les professionnels se sont donc mis à « raconter des histoires » pour pouvoir « écrire la ville » :

« L'intervention massive et rapide des agents de mise en récit de la ville permettait [...] de construire les usages futurs des espaces urbains », dans lesquels "l'ambiance" remplacerait bientôt "l'âme" ou le "génie" des lieux. »<sup>326</sup>

En soi, une telle figure ne constituait pas une nouveauté à proprement parler, car « l'urbanisme post-fordiste était aussi, et peut-être d'abord, un urbanisme de l'événement, une pratique débordée par l'impératif communicationnel des sociétés contemporaines »<sup>327</sup>. Mais c'est ainsi que la notion d'urbanisme « fictionnel » finit par croiser les attentes des politiques, soucieux de faire « bouger les lignes » au bénéfice de leurs projets, mais aussi d'éviter d'en débattre publiquement. « La planification par le récit nécessitait que l'on s'intéressât tout autant à la mise en intrigue du projet qu'à la compréhension de l'histoire produite »<sup>328</sup>. Comme Matthey le constate, les « faiseurs de ville » ont su déployer un talent rare pour narrer ce qu'ils faisaient, y attacher un sens certain, au point que l'on pouvait se demander si « la prolifération des discours qui entouraient les transformations de la ville [était] l'ultime moyen de ne pas en délibérer »<sup>329</sup>. Une telle prolifération aurait pour objectif un « urbanisme furtif », tendant à faire de la ville entière le lieu de représentation d'une vie que Theodor Adorno aurait dit « mutilée »<sup>330</sup> et Guy Debord « factice »<sup>331</sup>, tout en évitant

---

<sup>323</sup> Cf. notamment A. Masbouni (dir.), (2010), *Barcelone, la ville innovante*, Paris, éditions Le Moniteur (coll. Projet urbain), 176 p.

<sup>324</sup> L. Matthey, (2014), *Building up stories ; sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle*, Genève, A.Type éditions, 158 p.

<sup>325</sup> *Ibid.*, p. 95.

<sup>326</sup> *Ibid.*, p. 76.

<sup>327</sup> *Ibid.*, p. 83.

<sup>328</sup> *Ibid.*, p. 96.

<sup>329</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>330</sup> Philosophe, sociologue, compositeur et musicologue allemand (1903-1969), auteur (avec Max Horkheimer) de *La dialectique de la raison*, paru en 1944 (trad. franç., Gallimard, 1974).

<sup>331</sup> G. Debord, (1967), *op cit.*



au maximum l'argumentation et la controverse nécessaires à la prise de décision collective. Selon Debord, la vie des sociétés où règnent les conditions modernes de production s'annonçant « comme une immense accumulation de spectacles », « tout ce qui était directement vécu s'est éloigné dans une [forme de] représentation »<sup>332</sup>. Cette politique à base largement fictionnelle fonctionnerait ainsi comme une sorte d'héritage, voire un avatar du post-urbanisme, sanctionnant la fin des idéologies modernistes au bénéfice des représentations ou des simulacres. Les acteurs privés s'étant convertis à cet « urbanisme des récits », propice à la valorisation des modes de vie et des aspirations résidentielles des Européens, Rob Atkinson critique cette vision de la « nouvelle gouvernance urbaine » qui en découle, dénonçant « une complexité qui touche à la confusion »<sup>333</sup>, puisque le récit semble ainsi abandonné aux seuls « communicants ». L'application des recettes du marketing à la sphère politique, par le biais de récits bien rodés, produirait dès lors « une machine à fabriquer des histoires et à formater les esprits »<sup>334</sup>. Les *spin doctors*, conseillers en communication spécialistes du détournement de l'attention des électeurs ou des citoyens par des « histoires » sans cesse renouvelées, contribuaient à un appauvrissement de la démocratie dans les sociétés contemporaines. Toutefois, fort du théorème de William Isaac Thomas<sup>335</sup>, selon laquelle les acteurs sociaux sont gouvernés par leur perception et leur représentation de la réalité (« Si les hommes définissent des situations comme réelles, alors elles sont réelles dans leurs conséquences »), il s'agit de comprendre l'origine du succès des « grands récits » pour parvenir à les déconstruire.

Cette réflexion conduit à questionner le rapport qu'entretiennent le concept de mondialisation et la montée en puissance de l'expression fictionnelle du projet pour mieux analyser les formes urbaines qui en découlent. Pour faciliter la compréhension d'une « fabrication du territoire » par le récit, de préférence globalisant, ne pouvait-on imaginer que le retour d'un « grand récit » pourrait adopter des formes subtiles, fédératrices, communicantes et mobilisatrices au bénéfice d'une nouvelle idéologie dominante, celle de la mondialisation, précisément ? De ce point de vue, les adeptes de la « nouvelle gouvernance » comme les disciples avisés du *storytelling* nous « rassurent » sur un point : l'évocation métaphorique du passé contribue à dégager les « espaces de construction » du futur en évacuant les contraintes du débat public

---

<sup>332</sup> *Ibid.*

<sup>333</sup> R. Atkinson, (1998), « Les aléas de la participation des habitants à la gouvernance urbaine en Europe », *Les Annales de la recherche urbaine* n°80-81, p. 79.

<sup>334</sup> Selon la formule de Christian Salmon, (2007), *Storytelling*, Paris, La Découverte, 252 p.

<sup>335</sup> Sociologue américain (1863-1947), auteur notamment de l'ouvrage *The Child in America* (1928).

tout en s'appuyant toujours davantage sur les ressources des technologies numériques pour « informer » le public. « Grand récit » et *storytelling* ne semblent par conséquent nullement incompatibles...

### *Le rôle mobilisateur et ambigu du « grand récit »*

On pourra constater que si le « grand récit » joue effectivement un rôle majeur dans la construction du futur et dans la simplification de ses enjeux, celui-ci reste pour le moins ambigu. En effet, à la promesse toute moderne d'un monde forcément meilleur, plus rationnel, plus rassurant, puisque articulé à des visions théoriques absolutisantes et instrumentalistes, le « grand récit » de la renaissance des villes portuaires ne bénéficie pour sa part que d'un « modeste » moteur, celui de la mondialisation. Certes, celle-ci rend tout à fait crédible la nécessité de s'engager dans de grands projets de transformation urbaine, de rationalisation des équipements, de construction d'une offre haut de gamme de logements, d'hôtels ou de bureaux, ou encore de « mise en tourisme » du patrimoine, pour exister dans la compétition internationale, tout en cherchant à minimiser les impacts environnementaux, culturels ou sociaux de ces logiques. Mais on court ainsi le risque de prendre la réalité de court, d'exacerber certaines tensions latentes ou ouvertes sur les territoires concernés, au bénéfice d'une « fierté » davantage partagée par certains que par tous.

Il faut admettre tout d'abord qu'il n'y a pas de récit efficace sans événement mobilisateur :

« L'événement, profitant d'une opportunité ou la créant, mobilise les énergies sur une partie d'un territoire et permet de poser un jalon susceptible d'enclencher une mise en mouvement de la ville. C'est un moteur de la gestion d'un territoire et de la conquête d'une image [...]. *Notamment depuis Barcelone*, les grands rendez-vous internationaux – expositions universelles, coupes du monde, jeux olympiques... – apparaissent comme des conditions de transformation urbaine [...]. Ces stratégies événementielles pourraient se réduire à un effet de mode ou de potion magique. Elles ne prennent sens et efficacité qu'inscrites dans une logique de long terme, dans une philosophie de l'action. »<sup>336</sup>

L'événement est une opportunité qui fournit aux acteurs les moyens de leur politique et leur permet de resserrer les rangs, en évitant la dispersion propre au débat : « L'événement est aussi l'art de souder les équipes, d'associer les énergies, *au-delà des oppositions*, d'ouvrir le champ des possibles et de stimuler la créativité »<sup>337</sup>.

---

<sup>336</sup> A. Masboungi (dir.), (2004), *op. cit.*, p. 9-10.

<sup>337</sup> *Ibid.*

Étonnamment, la démarche n'est pas réservée aux métropoles de dimension internationale, car de plus en plus de villes de taille moyenne se glissent parmi les adeptes de cet « urbanisme de récits ». Il faut comprendre qu'elles n'ont guère le choix :

« Nombre de villes excellent en matière de projet urbain sont coutumières d'une telle attitude : Saint-Nazaire et Bilbao, Roubaix et Vaulx-en-Velin... Ces villes en crise, dos au mur, refusent de partir perdantes et fuient le pessimisme ambiant. Elles doivent avancer, faute de quoi elles risquent la mort. Cette attitude peut sembler naïve, mais au contraire elle articule l'utopie à une lucidité sans complaisance, essentielle au passage au réel. »<sup>338</sup>



Fig. 26 : Le récit *in situ* : chantier à Saint-Nazaire dans les années 2000 – Photo © P. Gras

Cette notion d'action « dos au mur » revient fréquemment dans les récits porteurs de changement d'image et de « reconquête urbaine » dans les villes portuaires ou post-industrielles, mais il faut sans nul doute interroger, sinon la véracité, du moins l'urgence réelle de cette situation « face à la mort ». La notion de « perte » est également mobilisée, de même que la faiblesse des moyens ou des perspectives :

---

<sup>338</sup> *Ibid.*, p. 11.

« La pénurie peut [...] être porteuse de qualité pour un pouvoir local conscient et averti, jugeant inacceptable de se tromper dès qu'il engage quelque financement que ce soit. Utiliser toute opportunité pour agir en faveur du projet global et de la qualité s'impose, comme de jouer sur tous les leviers. Et il en reste sans doute encore de non explorés à Gênes, où nombre d'espaces et de thèmes de mobilisation restent à initier : seuls les lieux jugés prioritaires ont à ce jour bénéficié de la démarche. »<sup>339</sup>

Mais le principal « levier » est incontestablement le discours qui porte cette logique, habillé sous la forme d'un « grand récit » dont les héros sont les acteurs déterminés du projet urbain, parties prenantes d'une sorte d'épopée, de combat singulier :

« Ces hommes, mus par l'urgence, luttent collectivement contre les pertes de substance qui affectent la dynamique de Gênes, ville et port. Leurs rapports, faits de proximité et d'échanges, n'excluent pas l'affrontement quand les logiques s'opposent [...] »<sup>340</sup>

Le pragmatisme a du bon quand on peut s'allier lors d'une partie et s'opposer à la suivante. L'ancien maire de Gênes, Giuseppe Pericu, ne s'exprime pas autrement dans un texte intitulé « Pour une ville pacifiée », cautionnant en quelque sorte ce « statut » particulier de ville « dos au mur » :

« L'ambition de nos projets est parfois critiquée, compte tenu des faibles ressources dont dispose la ville. Mais elle s'impose pour marquer un changement de cap décisif dans une cité traumatisée au cours des années 80 par une crise industrielle et économique sans précédent. Il fallait avancer ou périr. »<sup>341</sup>

Le « grand récit » de 1492 et de la traversée épique de l'Atlantique par les trois caravelles conduites par le Génois Christophe Colomb pour « découvrir l'Amérique », au péril de sa vie et de celle de ses marins et soldats, est fort utile à la dramaturgie nécessaire pour mobiliser les acteurs, les moyens et les cœurs, admettre la nécessité du changement, mais aussi faire taire opposants ou sceptiques :

« De tels rendez-vous, poursuit Pericu, s'avèrent décisifs pour allumer le feu, bien qu'alimenter la flamme mette en jeu d'autres énergies. [...] Pour réussir, il faut un intense travail d'équipe, la difficulté étant de conserver la tension innovatrice nécessaire et la puissance des idées. Les grands concepteurs que nous invitons jouent ce rôle de renouveler la créativité et de féconder le travail commun. Ils deviennent indispensables lorsqu'ils savent apporter des idées tout en les mêlant à la réalité culturelle, sociale, économique et urbaine de la ville. »<sup>342</sup>

---

<sup>339</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>340</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>341</sup> *Ibid.*, p. 21-22.

<sup>342</sup> *Ibid.*

Le « grand récit » ne fonctionne jamais aussi bien que si les conditions politiques et sociales sont réunies et s'il parvient à se greffer, tôt ou tard, sur la réalité vécue.



Fig. 27 : Colomb accueilli par les « Indiens » à Hispaniola le 6 décembre 1492, gravure de Théodore de Bry (XVI<sup>e</sup> siècle) © BNF

La grande geste de 1492 et son caractère héroïque trouvent un écho intéressant – et à vrai dire inattendu – parmi les acteurs du projet modernisateur de Gênes, lorsque celui-ci est confronté à des difficultés ou à des remises en cause. Cette philosophie n'empêche ni la rigueur et le respect des engagements pris ni la ténacité : « Ne pas se laisser décourager par les obstacles relève bien du tempérament génois, d'homme de convictions, qui agit plus qu'il ne parle », commente l'auteure, faisant référence au rôle de l'adjoint au maire chargé des grands projets, Bruno Gabrielli, lui-même architecte et urbaniste<sup>343</sup>. Et d'insister :

« Toutes les histoires ont leur rôle à jouer dans le projet contemporain. Le pragmatisme génois rencontre une posture très moderne en urbanisme : le projet impur, l'hétérogénéité, la juxtaposition des contraires, la ville faite d'histoires et de modernités. »<sup>344</sup>

Modernité ou postmodernité du récit, telle est la question. Mais *les histoires* ont bien leur place dans *l'Histoire*.

---

<sup>343</sup> *Ibid.*, p. 23.

<sup>344</sup> *Ibid.*, p. 12.



#### 4. De l'efficacité narrative au risque de rejet

Cette relative efficacité du « grand récit » n'est pas sans contreparties. Il faut ranger dans cette catégorie positive le « changement d'image » opéré par le truchement des médias, à l'image de Sydney, dont l'opéra est devenu, bien malgré lui et ses qualités constructives, la figure de proue d'un exotisme architectural propre à mobiliser les foules et les investisseurs au bénéfice d'une métropole retrouvée<sup>345</sup>. On peut également y intégrer les signes économiques de cette « reconquête », qu'ils relèvent du produit intérieur brut ou du taux d'activité des habitants, ou, plus subjectivement, du nombre de couvertures de magazines de voyage.



Fig. 28 : L'opéra de Sydney (Jörn Utzon arch.), au cœur du marketing territorial australien – © Géo, oct. 2003

Enfin, on peut aussi lire les prémices d'une nouvelle étape de développement plus « inclusive », dans la mesure du moins où elle s'avère capable, ce qui n'est pas toujours le cas, de proposer aux populations résidentes moins favorisées de participer à cette quête du futur. Barcelone a connu les difficultés de cette démarche lorsque les étourdissements de la fête se sont dissipés et que les habitants ont commencé à demander des comptes plus précis sur les bénéfices de deux décennies de « grand récit olympique »<sup>346</sup>.

<sup>345</sup> P. Gras, (2003), *op. cit.*, p. 215-217.

<sup>346</sup> Cf. en particulier Jordi Borja, (2009), « Barcelone, ombres et lumières d'un modèle urbain », *Urbanisme* n°369, nov.-déc.

La fonction narrative possède bien des vertus lorsqu'elle s'attache à un événement, un équipement ou une « valeur symbolique » auxquels non seulement les décideurs, mais aussi les médias et les visiteurs peuvent aisément s'identifier. Comment résister en effet au rouleau compresseur du musée Guggenheim de Bilbao, véritable icône de la gouvernance par l'architecture, quand cette icône est déclinée jusqu'à l'épuisement et contribue à gommer toute controverse sur le partage des « bénéfices d'image » issus de l'œuvre de Gehry ?<sup>347</sup> La capitale économique du pays basque était-elle plus « heureuse » avant le Guggenheim, on peut véritablement en douter. Mais les formes architecturales et urbaines issues de cette *success story* ont-elle fait l'objet du moindre échange de vues avec la population de Bilbao, à l'image de la programmation du Guggenheim pilotée par la fondation éponyme depuis son siège de New York ? Malgré les effets bénéfiques obtenus grâce à cette architecture iconique, il faut constater que, dans ce cas précis, la forme urbaine semble épouser l'exigence de mondialisation culturelle qui constituait son préalable. Depuis, que de petits et grands Guggenheim n'a-t-on en effet imaginé ou planifié ? Avec quelle cohérence urbaine et quel souci d'urbanité ?



Fig. 29 : Musée Guggenheim, Bilbao, 1998, Franck O. Gehry architecte – Photo DR

<sup>347</sup> Cf. « Bilbao et l'effet Guggenheim », P. Gras (2010), *op. cit.*, p. 208-210. [Voir aussi vol. 2].

Toutefois, plusieurs exemples offrent un contrepoids à l'idée d'une adaptation forcenée aux paradigmes culturels ou formels de la mondialisation. Les études de cas choisies proposeront dans la suite de travail une lecture nuancée de cette question. Mais on peut d'ores et déjà évoquer les événements ou situations qui ont pu marquer les limites de cette efficacité narrative. À Gênes, tout d'abord, en juillet 2001, à l'occasion de la tenue du « G8 » entre les chefs d'État des pays les plus puissants, lorsque le gouvernement italien croit nécessaire de cadenasser la vieille ville et le port où le « sommet » était réuni pour deux jours. Il réduit alors à néant l'effort de consensus autour du « grand récit » porté par Renzo Piano lors de la transformation du Porto Antico et aboutit à des affrontements avec les altermondialistes, mais aussi une partie de la population génoise, choquée d'être traitée en mineure dans sa propre ville. Ce choc entre le « grand récit » mobilisateur et sa réplique ultraviolente, diffusé par toutes les télévisions du monde, a coûté cher à Gênes en termes d'attractivité : aucun « sommet » important ne s'y est plus tenu, même si la ville a obtenu, en forme de compensation, le titre de Capitale européenne de la culture en 2004 – ce qui était largement justifié au regard de la richesse de son patrimoine architectural et de son rayonnement historique. Ce choc a fait perdre un temps précieux à tous ceux qui cherchaient un construire un espace portuaire mieux partagé et plus urbain<sup>348</sup>.



Fig. 30 : Manifestations à Gênes, en juillet 2001, dans une ville bouclée pour le « G8 » - © AFP

Le cas de New York est également significatif. Le projet de « nouvelle frontière » porté par l'ancien maire Michael Bloomberg, avec l'appui de la majorité démocrate de son conseil municipal, portait sur la redécouverte et la reconquête de l'espace aquatique de la métropole, son *sixième borough*. Comme le maire l'expliquait en 2011, dans la préface du « livre blanc » *New York City Vision 2020* consacré à l'ambition de reconversion des espaces fluviaux new-yorkais,

<sup>348</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 223-225.



« tous ces projets constituent l'une des plus spectaculaires transformations de *waterfront* de toute l'histoire américaine. Nous allons continuer de nous en servir comme d'un moteur de la croissance économique de l'Amérique et d'investir dans des initiatives qui aideront les New-yorkais à verdifier leurs quartiers et à construire une ville plus soutenable au plan économique ».<sup>349</sup>

L'ouragan Sandy, qui a frappé la côte nord-est des États-Unis à l'automne 2012, qualifié de « tempête du siècle » par les observateurs, a mis l'accent sur les fragilités des infrastructures de la métropole new-yorkaise et contribué à relativiser ce discours conquérant. Cet événement a incité les autorités locales à mieux prendre en compte ce type d'aléa climatique de façon à rendre New York moins vulnérable et davantage « résiliente » à travers une série de concours et d'études<sup>350</sup>. Mais il a également contribué à diffuser une image plus précaire, plus fragile, de cette « ville globale », à l'image d'habitants d'abord désemparés, mais qui ont ensuite appelé à changer les stratégies urbaines de la ville et bouleversé le cours de son histoire politique en désignant un maire démocrate « radical » une année plus tard.

Enfin, au Havre, le « grand récit » porteur de changement d'image s'est opéré tardivement, à l'occasion de la candidature réussie à l'inscription du centre-ville reconstruit sur la liste du Patrimoine de l'humanité par l'Unesco. Lorsque le dossier Unesco a été constitué, malgré ses qualités liées au statut et aux compétences des porteurs du dossier, il a contribué à gommer tout un pan de l'histoire humaine de la ville, de sa mémoire portuaire et de ses luttes sociales. C'est à la grande surprise des Havrais eux-mêmes que l'inscription du centre-ville a été annoncée au cours de l'été 2005. Les contradictions culturelles et sociales autour de ce « grand récit » de la Reconstruction n'en ont pas moins perduré. Dans ce cas, l'expression de dockers en grève bloquant l'accès au port industriel ou les formes de résistance à la pensée unique sur le sujet s'avèrent sans nul doute contre-productives vis-à-vis des efforts entrepris pour faire émerger une nouvelle image de la part de la municipalité, des acteurs économiques et des autorités portuaires, désormais alliées. Toutefois, cette contradiction n'est-elle pas compréhensible ou à tout le moins inévitable ?<sup>351</sup>

---

<sup>349</sup> Préface au document *New York Vision 2020 - New York Comprehensive Waterfront Plan*, (2011), Department of City Planning, City of New York, p. 5 [Traduction de l'auteur].

<sup>350</sup> P. Gras, (2015), « Ville verticale vs ville résiliente ? », *op. cit.*

<sup>351</sup> Lire la troisième partie de ce document, p. 177 et s.



Fig. 31 : Installation réalisée par les dockers CGT du port du Havre dans les années 2000  
– Photo © Paris Normandie

Le risque de rejet ou de mise en contradiction du « grand récit » mobilisateur avec les intentions consensuelles des acteurs locaux n'est pas négligeable. Même s'il n'est pas ou peu pris en compte par tous les « décideurs » et n'empêche nullement la construction de nouveaux récits, il n'en constitue pas moins un facteur de doute ou de rééquilibrage au bénéfice de nouvelles approches visant à révéler les contours de cet « urbanisme furtif » évoqué plus haut – dont la mise en œuvre repose davantage sur ce type de récit que sur le partage des objectifs de développement par le plus grand nombre. Il offre un espace à d'autres types de récit, plus « ordinaires » ou plus sensibles, ayant eux aussi leur place dans la chronique de la ville et de ses « intrigues », voire dans la mémoire collective<sup>352</sup>.

---

<sup>352</sup> Cf. notamment A. Frémont, (2009), *op. cit.*

## 5. De l'ordinaire et d'autres récits urbains

Il existe en effet d'autres récits qui évoquent des horizons moins spectaculaires et plus quotidiens. Certes « l'ordinaire ne paie pas assez de mine pour revendiquer une place dans la recherche », concède le philosophe Thierry Paquot. Pourtant,

« l'ordinaire, le banal, le routinier, l'habituel, le quotidien ne relèvent pas seulement de la "vie matérielle" des humains, mais aussi des valeurs auxquelles ils adhèrent et qui cimentent leurs sociétés, [ils] influent sur les représentations qu'ils se font du monde et de leur place dans ce monde »<sup>353</sup>.

Romanciers et historiens se sont bien sûr intéressés à ces « petits récits » qui nourrissaient leur compréhension du temps de l'action. Lucien Febvre voulait savoir comment nos ancêtres « ressentait » tel ou tel événement de la vie courante<sup>354</sup>, et Braudel voyait avec sympathie cette « écume du temps » qui, en se mêlant à des analyses plus globales, produisait un jeu savant de temporalités sociales et individuelles différenciées. Des anthropologues, philosophes de formation, comme Jean Duvignaud ou surtout Pierre Sansot, se sont également préoccupés de cette urbanité ordinaire, parcourant – avec délices parfois – l'ordinaire des lieux (le pique-nique au bord de l'eau, la fête et ses transgressions, les graffiti sur les murs...) comme celui des sociabilités (l'apéritif à la sortie de l'usine ou du chantier naval, la lecture à haute voix du courrier des lecteurs ou de l'horoscope dans les journaux...). Par expérience et par plaisir, les « petits récits » construits ou rapportés dans les espaces portuaires sont avant tout des récits poétiques et sensibles, au sens où l'entendait Pierre Sansot :

« Poésie d'une ville, quand elle ne reçoit pas du dehors, comme des accidents qui ne la concernent pas, les saisons, les nuits, les matins ; quand elle nous met en état d'effervescence et semble nous rendre plus sensibles, plus intelligents ; quand elle nous inspire des pensées, des gestes qui, sans elle, ne procéderaient pas de notre personne. À la parcourir, nous ressentons la fatigue comme une forme de bonheur, nous cessons de vouloir autre chose qu'elle [...] Elle nous prend parfois de vitesse, elle se plaît à redoubler, à se recomposer à travers sa légende, son nom, un fleuve, quelques hauts lieux. »<sup>355</sup>

Mais on pourrait également les apparenter, pour la liberté de l'écriture, la description de lieux « sans qualité » ou le « roman des choses », à Georges Perec, à qui l'on doit par ailleurs la notion d'« infra-ordinaire »<sup>356</sup>. Ce sont des récits où la mémoire

---

<sup>353</sup> (2010), « Pour une anthropologie de l'ordinaire urbain », *Urbanisme* n°370, janv.-fév., p. 44.

<sup>354</sup> Cf. Guy Massicotte, (1981), *L'Histoire problème ; la méthode de Lucien Febvre*, Méthodes des sciences humaines 4, St-Hyacinthe, Edisem, Paris, 1981, 113 p.

<sup>355</sup> Préface à l'édition de poche de *Poétique de la ville*, (2004), Paris, Petite Bibliothèque Payot, p. 7-9.

<sup>356</sup> G. Perec, (1989), *L'infra-ordinaire*, Paris, Le Seuil, 128 p.

affleure, c'est-à-dire qu'elle est « à fleur d'eau », sans prétendre à l'objectivité ou l'élever au rang d'histoire. C'était précisément l'objet de l'ouvrage qui ouvrit la collection « Carnets de ville » évoquée en préambule et qui était justement intitulé *Mémoires de villes*<sup>357</sup>, et qui invitait à « confronter les mots et les lieux, à bousculer les images, à laisser parler les cinq sens de la mémoire »<sup>358</sup>. Pour ma part, ces villes aimées, à partager, sont depuis toujours, ou presque, des cités portuaires, qu'elles relèvent de l'histoire, d'un « ordinaire urbain » ou d'un certain imaginaire. Si elles font l'objet de récits, c'est d'abord qu'elles sont sensibles à nos yeux pour engager le dialogue entre les « grands récits » et d'autres formes de récit, et qu'à ce titre elles font sens.

Mais il fallait, à tout le moins, ordonner le désordre des souvenirs, tout en répondant aux exigences d'une mémoire sélective. Vu de l'enfance, Le Havre constituait ainsi l'amorce de nouveaux parcours, le signal de l'embarquement vers de nouveaux horizons :

« Je me souviens de l'attente au grand terminal des ferries pour l'Irlande, rempli comme un parking de supermarché un samedi après-midi. Voitures avec ou sans remorque, camping-cars, caravanes en file indienne sur plusieurs centaines de mètres. Certains avaient déplié la table et les chaises sur le bitume, d'autres jouaient aux cartes pour tromper l'ennui. Et puis tout d'un coup, le signal de l'embarquement, le ronflement des moteurs, les cris d'excitation des enfants, comme une promesse de départ. »<sup>359</sup>

Les promesses sont telles qu'elles exacerbent le souvenir, mais elles peuvent être trompeuses. Plus tard, les mots d'Henry Miller revenaient en mémoire :

« Le Havre avait l'air gai sous le soleil ; l'air était revigorant, avec un fort goût de saumure qui me donna presque la nostalgie de New York. Il surgissait des mâts et des coques de toutes parts, avec des pavillons aux vives couleurs, de grandes places découvertes et des cafés hauts de plafond comme on en voit seulement en province. Magnifique impression au premier abord : la ville nous accueillait à bras ouverts. »<sup>360</sup>

### *Arpenter et dire les territoires*

Mais d'autres destinations m'attiraient déjà, non sans contrastes parfois brutaux, et de nouveaux récits m'entraînaient vers d'autres cités portuaires aussi différentes que Lisbonne, visitée en 1995 et en 1998, « ville bienheureuse où les contraires ne s'opposent jamais »<sup>361</sup>, Saint-Nazaire ou Tanger. Dès cette époque, voyages et lectures

---

<sup>357</sup> <http://www.editions-harmattan.fr/index.asp?navig=catalogue&obj=collection&no=349>

<sup>358</sup> P. Gras, (2002), *Mémoires de villes*, Paris, L'Harmattan, p. 11

<sup>359</sup> P. Gras, (2003), *Ports et déports*, op. cit., p. 101.

<sup>360</sup> H. Miller, (1934), *Tropique du cancer*, Paris, Denoël (rééd. Folio, p. 282).

<sup>361</sup> P. Gras, (2002), op. cit., p. 80

portent la marque fictionnelle des fleuves, des rivages ou des docks, à l'image des romans de Jean Rolin ou d'Alvaro Mutis. Dans *Terminal Frigo*, Jean Rolin imagine ainsi, pour décrire à sa manière la complexité de Saint-Nazaire, une sorte de parcours initiatique, sa lecture épousant une forme de boucle, passant du général au particulier avec élégance dans la manière d'arpenter et de « dire les territoires » :

« Le quartier du Petit Maroc, qui s'étend sur quelques hectares d'une fausse presqu'île entre l'estuaire, le bassin de l'avant-port et le sas de l'entrée sud, était alors hérissé d'ouvrages défensifs. Il est bâti aujourd'hui de petits immeubles de deux ou trois étages, couverts de toits d'ardoise au-dessus desquels, si l'on occupe une position élevée, on voit passer dans le chenal les navires à destination ou en provenance de Montoir [...] Dans l'un de ces immeubles donnant sur le sas de l'écluse et dominés par la cheminée désormais refroidie de l'ancienne usine élévatoire, habita jusqu'à sa mort, survenue en 1976, M. Lorec, et c'est de là, quelques jours ou quelques semaines auparavant, qu'il pût voir les équipages des escorteurs *Dupetit-Thouars* et *Gascon*, alignés sur le pont, lui rendre les honneurs. »<sup>362</sup>

Ces visions panoramiques m'accompagnaient, tout comme les récits plus ou moins fictionnels d'Alvaro Mutis dans les méandres de l'Amazone ou en escale à Panamá<sup>363</sup>. Puis elles se sont fixées sur l'espace urbain à travers le prisme des villes portuaires. S'est ainsi constituée peu à peu une méthode capable d'éprouver, ou du moins une manière d'appréhender, les espaces urbains, de les confronter au souvenir d'autres lieux, d'imaginer les chemins possibles ou les parcours que les pratiques de leurs habitants, les mouvements sociaux ou même le hasard auraient pu influencer, soit au final des habitudes associées à d'illustres prédécesseurs, sans volonté de hiérarchiser leurs apports. Aux Situationnistes, l'on peut emprunter la manière de sillonner la ville à partir d'une intention ou d'un programme sans toutefois s'imposer les protocoles contraignants, comme le fait de ne jamais emprunter deux fois le même itinéraire ou de s'interdire les voies dont le nom commence par un « A » ou un « P » – ce qui n'est pas commode pour circuler ! Comme Régine Robin, dont les pérégrinations urbaines ont fait école, on retient l'idée de glisser au hasard, le matin venu, dans une rame de métro ou de tramway, et à ne plus en descendre avant qu'un signal sonore (ou la main ferme d'un contrôleur à cheval sur le règlement) ne vous y invite en bout de ligne. On se sent prêt alors à parcourir l'univers méconnu des grandes périphéries, certaines plus aquatiques que d'autres, à Lima, Bilbao, Rotterdam, Buenos Aires, Londres, Saïgon, mais aussi à Dunkerque, Cherbourg, Marseille, Rouen ou Bordeaux...

---

<sup>362</sup> J. Rolin, (2005), *op. cit.*, p. 11.

<sup>363</sup> A. Mutis, (1989), *Ilona vient avec la pluie* (1989), Paris, Sylvie Messinger, 234 p.

### *La « poétique des mégaloportes »*

Il y a mille façons de partir à l'assaut d'une ville – le terme est un peu guerrier, disons mille manières d'arpenter la ville, de se l'approprier, d'en saisir les secrets, lovés parfois dans les quartiers en friche ou les terrains vagues. Au cours de ces voyages incertains, on comprend bientôt que les interstices font l'espace tout autant que le bâti, les vides nourrissant ou accueillant les pleins. La « poétique des mégaloportes » qu'évoque Régine Robin n'en ignore rien. Aussi suggère-t-elle que tous les principes d'investigation sont légitimes, autorisant les déambulations les plus variées, les récits les plus controversés, parfois dans la même ville, dans le même port, qu'on peut tour à tour et selon les moments « adorer » ou « détester », pour des raisons opposées ou confuses. Il n'y a pas de recette, toutefois, pour « prendre à bras-le-corps » ces métropoles « fascinantes, troublantes, passionnantes, épuisantes »<sup>364</sup>. Un seul conseil avéré : ausculter « l'énergie explosive, magnétique, vitale » d'une ville comme New York pour mieux saisir son « halètement »<sup>365</sup>.

Le tempo des mégaloportes est parfois épuisant, en effet, et l'on peut choisir de prendre son temps, préférer penser au rythme ralenti de ses pas et faire revenir peu à peu en mémoire les moments que l'on a ou que l'on croit avoir vécu à tel ou tel endroit, sur le quai d'une gare ou le long de docks humides en brique rouge. Avec Julien Gracq, j'ai compris la manière de rencontrer l'essence profonde des villes, cette façon de dire simplement : « Regarde comment le temps les a façonnées », avec les formes qui en découlent, subtilités ou rugosités qu'elles expriment dans une cité maritime comme Nantes, découverte, si l'on en croit l'auteur, « en petit sauvage [...] sans le moindre souci d'en ranger les éléments par ordre d'excellence ». Il manifeste une vraie rigueur dans la construction de son analyse de la relation entre une ville, son port et son fleuve, qualité d'observation qui s'étend au-delà du seul cas nantais :

« Les relations d'un port d'estuaire avec son fleuve sont rarement [...] celle d'une figure avec son axe. Ni Rouen ni Bordeaux ne sont vraiment assises sur les deux rives du chemin d'eau d'où elles sont nées. Le croissant de Bordeaux, dont la courbe intérieure suit le méandre du fleuve, n'enveloppe sur la rive droite qu'un rognon urbain racorni, une annexe peu substantielle qui pousse seulement des tentacules divergents au long d'une étoile de routes. À Rouen, où le fleuve tire une ligne de démarcation rigide entre le noyau de la cité et les dépendances de Sotteville, c'est plutôt d'une ségrégation qu'il s'agit : à la rive nord les beaux quartiers ; à la rive sud les communs industriels, les entrepôts, les manutentions salissantes ou polluantes, les faubourgs usiniers... »<sup>366</sup>

---

<sup>364</sup> R. Robin, (2000), *op. cit.*

<sup>365</sup> *Ibid.*

<sup>366</sup> J. Gracq, (1985), *La forme d'une ville*, Paris, José Corti, rééd. 2010, p. 118.



Comme celui de Gracq se nourrissant des parcours de sa jeunesse, mon regard s'est affiné ou a mûri. Il s'est teinté d'une pointe d'ironie ou de nostalgie, comme à Dunkerque, sur les traces de la reconversion du site de l'ancienne Normed, ou sur les rivages de l'East River, à Brooklyn, dix ans plus tard. À vrai dire, si la ville européenne se prête au jeu des ressemblances et des dissemblances, le « nouveau monde » est plus rétif, ne serait-ce que parce qu'il échappe pour partie à de telles comparaisons. Au début du siècle dernier, Stefan Zweig, trouvait néanmoins les mots justes pour évoquer ses émotions face au rythme de New York, non sans les comparer à celles qu'il avait ressenties dans les « vieilles cités » européennes :

« Nous, en Europe, nous avons des villes qui ne sont rien qu'une forme sublimée du paysage tant elles sont en harmonie [...] Les cités américaines tirent leur beauté de leur réalité, de la puissance de leur rythme vital. Elles tournent la nature en dérision, elles la violentent, mais elles portent en elles le rythme de la foule, elles sont animées du souffle des hommes. Elles résonnent d'une musique puissante et barbare à la cadence sauvage qui retentit comme un chant de triomphe en l'honneur de l'homme. Avec une vigueur effrayante, inconnue de nous, elles témoignent de leur vitalité qui va en s'amplifiant. Un prodigieux rythme de vie émane d'elles. C'est peut-être ici à New York, qu'il se manifeste le plus bruyamment. »<sup>367</sup>

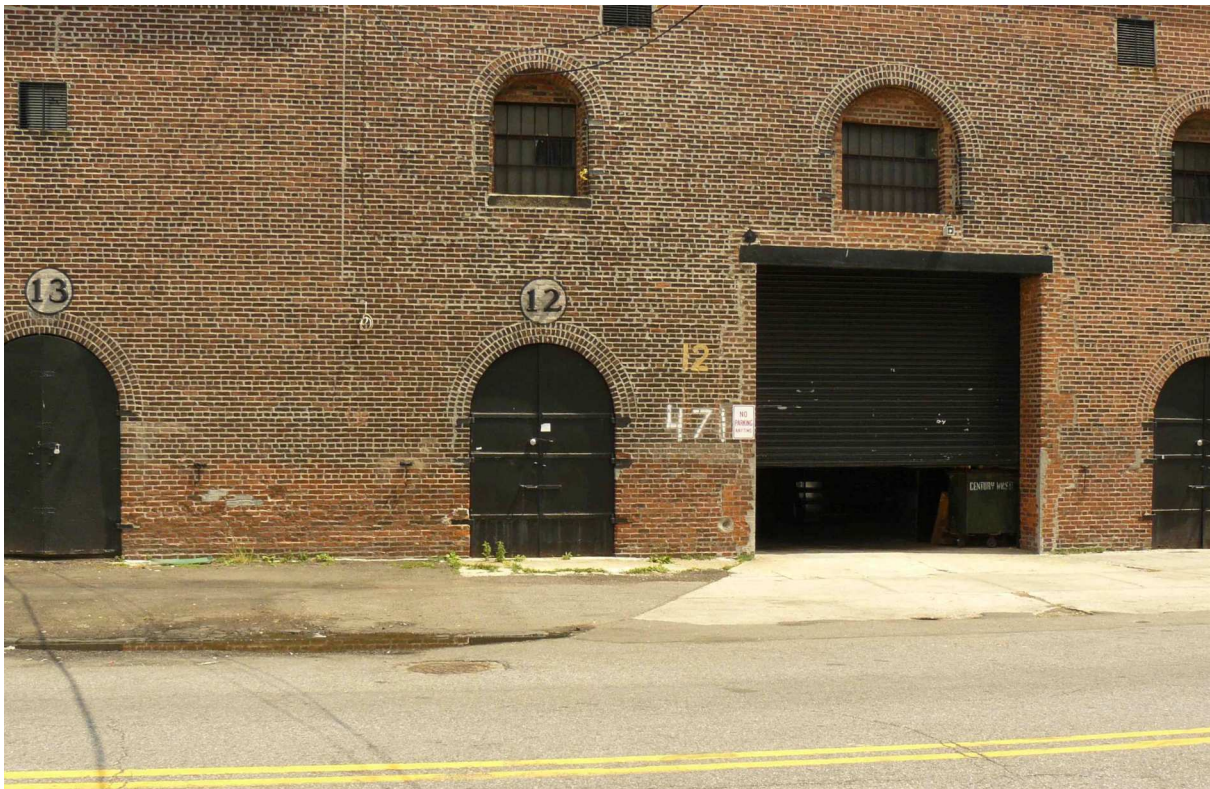


Fig. 32 : Entrepôts à Red Hook, Brooklyn – Photo © P. Gras, 2011

<sup>367</sup> S. Zweig, (1911, 2011), *op. cit.*



Mais, en suivant le rivage industriel jusqu'à l'ancien terminal portuaire de Red Hook, cette fascination, de toute évidence, s'estompe :

« Une grande solitude a saisi les rues de Red Hook où, jadis, le bruit infernal des chantiers navals ou le remugle de la rivière toute proche empêchaient de dormir jusqu'au pire des ronfleurs. Le temps a fait mourir usines, immeubles et rues, à moins que ce ne soit simplement la nuit qui vient. Les ouvriers, masse sombre et noir devenue invisible désormais, ont abandonné le secteur, et le silence fait presque mal, malgré les nouvelles enseignes et les activités commerciales, pareilles aux étincelles qui jaillissent du feu avant que tout ne s'éteigne. Un dernier coup d'œil sur la rue depuis la fenêtre de la chambre [...], il semble que l'énergie de New York vous quitte ici... »<sup>368</sup>

Au fil des parcours, d'un port à l'autre, lectures et récits se sont ainsi entrecroisés, se contredisant parfois. L'idée qu'un « fil conducteur », comme un lien resté invisible, guidait mes pas d'une ville à l'autre, ne m'est pas venue immédiatement. Elle a fini par naître des protocoles que ces récits sensibles traduisaient. Ces « petits récits », ces « histoires populaires », ne faisaient guère contrepoids avec la dynamique des « grand récits » fédérateurs, porteurs d'image, de valeur ajoutée et de marketing direct, mais ils prenaient une valeur à nos yeux, celle du partage avec des publics plus larges<sup>369</sup>.

#### *Méthodologie et « hasards instruits »*

Ces petits récits « à fleur d'eau » m'ont accompagné pendant plus de dix ans, pour adopter une forme historique et plus analytique, au service d'une compréhension de l'univers portuaire et de ses formes urbaines. Le « hasard » de leur enchaînement m'a pourtant paru la conséquence de quelque projet caché, sans qu'on puisse en déceler immédiatement la trace ou tout du moins la rendre visible aisément.

« Une autre chose qui lie les villes et l'écriture, c'est d'être des formes de hasard plus ou moins ordonnés [...], on pourrait dire des hasards instruits, ou bien encore des désordres contrariés par une assez mystérieuse obstination »,

explique pour sa part Olivier Rolin dans la préface d'un ouvrage où il fait le lien entre des villes aimées<sup>370</sup>. C'est peu dire que cette « obstination » a guidé mes pas pendant toutes ces années – et qu'elle m'ouvre encore certaines portes.

---

<sup>368</sup> P. Gras, *New York Factories*, (2014), *op. cit.*, p. 48.

<sup>369</sup> Cette démarche a trouvé son expression publique dans la métropole lyonnaise avec la création d'un rendez-vous dont le rythme biennal s'est poursuivi jusqu'en 2008 : les rencontres « Villes, voyages, voyageurs », organisées à Villeurbanne avec l'appui de la municipalité et des équipes culturelles et associatives de la commune. Cf. notamment à ce propos *Villes, voyages, voyageurs*, (2005), *op. cit.*, et *Ville et mémoire du voyage*, (2007), Paris, L'Harmattan, 142 p.

<sup>370</sup> O. Rolin, (1988), *Sept villes*, Marseille, éditions Rivages, p. 9.

Ces parcours « hasardeux » mais « instruits » peuvent conduire à des impasses dès lors que l'on se laisse guider par l'imaginaire quelque peu facétieux des autres, sinon par le sien. La prise de distance et le sens de l'humour s'imposent alors :

« Il faut se méfier comme de la peste des biographes, commentateurs, traducteurs [...] qui, sous l'insidieux prétexte de vous aider, vous mettent dedans, et gravement (*scripta manent*), une fois sur deux. Le témoignage oral des vieux habitants doit être accueilli, cela va sans dire, avec plus de précautions encore. »<sup>371</sup>

Mais les doutes du promeneur, simple « regardeur » ou analyste lucide des villes, doivent aussi être accueillis :

« Chacun s'est trouvé dans cette situation : on débarque dans une ville inconnue, attendue, et au lieu de l'excitation qu'on s'imaginait devoir ressentir, c'est l'abattement : comment embrasser un objet si immense ? Dans l'espace, dans le temps ? »<sup>372</sup>

Le temps peut pourtant s'avérer généreux pour qui cherche à « larguer les amarres ». Rien n'interdit de s'y perdre, pour un moment ou plus longtemps. Mais les retours sont parfois cruels, comme en atteste Ella Maillart au retour d'un périple oriental :

« J'avais l'allure de quelqu'un tombé d'une autre planète, mes mouvements étaient ralentis et la traversée des rues me faisait peur ; les passants me regardaient avec curiosité comme si j'étais un animal sauvage... »<sup>373</sup>

Sauvage ? N'était-ce pas le mot qu'utilisaient déjà Julien Gracq pour qualifier ses itinéraires initiatiques en bord de Loire et encore Stefan Zweig pour décrire la « musique » de New York ? Cette lecture « sauvage », qui semble préférer les chemins de traverse de l'expérience aux allées rectilignes du savoir académique, est-elle condamnée à ne rester qu'un parcours individuel, une somme de « ressentis » personnels subjectifs, loin de toute référence méthodologique ? Ce n'est pas notre avis. Observer librement la ville en arpentant ses formes indécises, ses « entre-deux » ou encore les sites en reconversion, offre en effet une perspective stimulante face au discours trop commun sur une mondialisation aussi aliénante que banalisante.

Mais cela suggère de formaliser les résultats de ces observations, en cherchant à en dégager une valeur plus universelle, une cohérence, tout en accordant, comme le suggère Ola Söderström, « une plus grande sensibilité à la diversité des urbanités » : « Il est indispensable de mobiliser dans l'étude de l'ordinaire urbain des méthodes

---

<sup>371</sup> O. Rolin, (1988), *op. cit.*, p. 15.

<sup>372</sup> *Ibid.*, p. 17.

<sup>373</sup> E. Maillart, (1951), *Croisières et caravanes*, rééd. Petite Bibliothèque Payot, 2001, 256 p.

contemporaines et systématiques d'analyse »<sup>374</sup>, affirme-t-il. Söderström appelle, dans ce sens, à ne pas se contenter d'impulsions sensibles, mais à mobiliser des protocoles comme ceux qui ont été mis au point par les méthodes de l'ethnographie de l'espace urbain, fondées sur l'analyse conversationnelle, les notations spontanées ou l'analyse d'images vidéo tournées sur les lieux mêmes, des lieux de l'ordre de l'« ordinaire » où s'exprime la diversité des urbanités :

« [Cela] permet en effet d'interpréter très finement l'organisation de l'action dans des contextes matériels (architecture, espace urbain) et interactionnels (conversation en face-à-face, groupe, foule) [...] et offre une systématisation et une répliquabilité manquant souvent à des études plus traditionnellement ethnographiques de l'espace urbain. C'est au prix de ces révisions que l'étude de l'ordinaire urbain pourra, à mon sens, contribuer à une analyse de la condition humaine à l'ère de la ville mondiale, tout comme la première socio-anthropologie urbaine allemande a contribué à une compréhension de la condition humaine à l'ère de la ville industrielle. »<sup>375</sup>

Comme le souligne Thierry Paquot, « l'humanité est un autre nom pour dire "anthropologie", connaissance de l'humain »<sup>376</sup>. Les chemins proposés par les « petits récits urbains » ont-ils cette vocation ou possèdent-ils intrinsèquement cette qualité de contribuer à cette connaissance de l'humain ? Avant tout pluridisciplinaires, ils se situent à mille lieues d'une mondialisation purement « normalisante » des espaces rencontrés. Si ce type de récit est une méthode (ou un biais) pour entrer dans le détail sensible ou ordinaire des réalités globales qu'il « mesure » de la sorte, il nous éclaire sur leur importante et finalement rassurante diversité. Il peut aussi aider à « réenchanter » notre sens du monde<sup>377</sup> et enrichir notre regard sur l'Autre, ce qui constituerait déjà un grand pas.

Cette approche sensible ne constitue pas une alternative à l'analyse des « grands récits » proposée dans le cadre de ce travail. Mais elle l'accompagne, l'a nourrie et en offre en quelques occasions d'utiles contrepoints dissonants. Elle ne dispense pas le chercheur, comme on le verra juste après, d'une analyse rigoureuse des discours dominants sur les impacts de la mondialisation, dont les « grands récits urbains » constituent une sorte d'archétype. C'est la démarche qui sera développée dans la troisième partie de ce travail autour des trois études de cas retenues.

---

<sup>374</sup> Cf. son article « Observer », *Urbanisme* n°370, janv.-fév. 2010, p. 46-47.

<sup>375</sup> *Ibid.*

<sup>376</sup> *Urbanisme* n°370, *op. cit.*, p. 45.

<sup>377</sup> Cf. notamment Jean Hurstel, (2006), *Réenchanter la ville*, Paris, L'Harmattan (coll. Carnets de ville), 184 p.

### **III. TROIS CAS DE FIGURE PORTUAIRES : GÊNES, LE HAVRE, NEW YORK (1945-2015)**



## 1. Intérêt et contraintes de l'approche comparative

Comparaison n'est pas raison. Il faut admettre à ce stade que le choix de trois études de cas spécifiques sur un panel d'une quarantaine de métropoles portuaires étudiées depuis près de trente ans<sup>378</sup> présente certaines contraintes méthodologiques, mais aussi des opportunités dans le décalage qu'elles proposent. Certes,

« la tendance à la comparaison est une pratique intellectuelle à la fois archaïque et universelle, au principe de toute analyse : on comprend d'autant mieux un objet qu'on le confronte à d'autres objets analogues ou différents. Le comparatisme va cependant au-delà de ce constat : il consiste à placer la comparaison au cœur de l'analyse »<sup>379</sup>.

Mais l'approche comparative, qui constitue un précieux outil pour le chercheur,

« peut s'exercer entre des cultures différentes ou au sein d'une même culture, pour déceler des ruptures essentielles et mettre ainsi en évidence des problématiques propres à cette culture. Ces deux démarches ont de nombreux points communs, notamment la conscience de l'utilité de la comparaison et le refus de réduire un changement constaté à une évolution banalement explicable par des concepts opératoires forgés dans un contexte précisément situé, dont on voudrait faire un modèle universel »<sup>380</sup>.

Cette démarche nécessite d'intégrer en amont des paramètres comme l'hétérogénéité des sources, les décalages spatiaux ou temporels entre les objets ou les sites étudiés, et surtout l'élaboration d'un questionnement transversal aux sociétés, aux cultures et aux espaces considérés qui, sans trahir leurs spécificités, permette de rendre lisibles leurs différences, leurs convergences et les influences que ces territoires subissent. La confrontation entre les « grands récits » et d'autres formes de récit propres aux trois métropoles étudiées offre, dans cette perspective, des opportunités d'analyse à partir des points communs, en particulier dans les modalités des jeux d'acteurs ou l'émergence, spontanée ou plus construite, de « héros », qui occupent au sein du récit, ou du fait de leur autonomie, un espace singulier. Aménageurs, capitaines d'industrie, élus, architectes, marins, dockers ou « gens de peu »<sup>381</sup> organisent une chorégraphie d'ensemble présente dans les trois métropoles, où l'entrelacement ou le rôle dominant de tel ou tel acteur contribuent malgré tout à formaliser un « profil »

---

<sup>378</sup> Ces études ont été largement mobilisées à l'occasion de la préparation de l'ouvrage *Le temps des ports*, (2010), *op. cit.*, et à l'occasion de la publication d'articles dans des revues spécialisées (*Urbanisme*, *Diagonal*, *GéoCarrefour*, *Portus*, *Urbanités...*) depuis le début des années 1990 [voir vol. 2 de la présente thèse].

<sup>379</sup> Cf. Elise Julien, (2005), « Le comparatisme en histoire. Rappels historiographiques et approches méthodologiques », *Hypothèses*, vol. 8, n°1 p. 191-201.

<sup>380</sup> *Ibid.*

<sup>381</sup> P. Sansot, (1991), *Les gens de peu*, Paris, PUF (coll. Quadrige), 224 p.

singulier, voire à imprimer un type d'urbanité spécifique à chaque site. Que leur rôle soit réécrit dans le cadre de la formalisation de ces « grands récits » ou qu'il subsiste sous la forme de traces plus ou moins prégnantes, il n'en reste pas moins central.

Pour nourrir cette comparaison, le tableau ci-dessous (fig. 33) fournit une première approche quantitative du paysage dans lequel s'insère cette mise en relation, éclairant l'échelle et les situations socio-économiques de chaque site. On constate que se manifestent d'emblée des éléments de disparité touchant tant aux paramètres économiques et sociaux qu'à la nature de l'espace concerné, plus ou moins dense et producteur de revenus par habitant, par exemple. On observera également que les phénomènes économiques communs aux trois cas étudiés rassemblés sous le terme de « globalisation » se traduisent par une diversité de réalités au plan statistique<sup>382</sup>.

INDICATEURS	GENES	LE HAVRE	NEW YORK (BROOKLYN)
Population (ville ou <i>borough</i> )	592 507 (2014)	175 788 (2013)	2 636 735 (2015)
Population (agglomération)	862 175 (2014)	240 816 (2015)	8 550 405 (2015)
Population (aire métropolitaine)	1 231 881 (2014)	615 319 (2013)	20 182 305 (2015)
Superficie ville (km <sup>2</sup> )	243	47	183
Densité ville (hab/km <sup>2</sup> )	2 438	3 740	14 408
Revenu médian/hab (en euros)	nc	18 087 (2013)	28 644 (2013)
Taux de chômage (%)	18,4 (2013)	12,3 (2016)	4,5 (2016)
Activité du port (millions de tonnes) (millions d'EVP)	50,2 (2015) 2,3	68,3 (2015) 2,5	(Port de NY & NJ) 114,4 (2014) 5,7
Diplômés (% niv. équiv. bac et bac+/population totale)	nc	37,8	22
Population d'origine étrangère (%/pop. tot.)	9,5	13,2	38

Fig. 33 : Dix indicateurs statistiques comparatifs, P. Gras, 2017 – Sources : Insee, AURH, Istat, United States Census Bureau, Ville de New York - Bureau of Labor Statistics, Autorités portuaire de Gênes et de New York-New Jersey, Haropa - GPM du Havre

<sup>382</sup> Concernant le cas de New York, le choix de l'arrondissement de Brooklyn pour établir ces indicateurs correspond à une volonté de mettre en relation des situations urbaines davantage comparables entre les trois métropoles portuaires en termes d'échelles notamment.



Pour autant, les questions posées en termes de formes urbaines et d'urbanité ne peuvent pas être réduites à une simple comparaison chiffrée à caractère interscalaire et nécessitent une lecture plus qualitative, que l'on retrouvera en fin de chapitre. Si certains éléments communs émergent, quels que soient les contextes particuliers dans lesquels s'inscrivent la mondialisation des échanges et leur traduction en termes de mutations spatiales ou sociales, la diversité des réponses des acteurs – et en définitive de leurs propres récits – fournit des enseignements qui viennent discuter le caractère mécaniste de ces mutations. Si la conteneurisation se traduit, d'une manière générale, par une segmentation renforcée de l'espace urbain et une spécialisation extrêmement forte du foncier portuaire, généralement organisée à distance des noyaux historiques des ports, dans les trois cas étudiés, les mutations provoquées produisent des effets relativement distincts sur le patrimoine et le paysage urbain existants, sur les projets d'architecture, le traitement des espaces publics, la définition des programmes et des usages ou l'intégration d'une « mémoire portuaire » dans les stratégies poursuivies par les acteurs territoriaux. Sur un corpus d'étude plus étendu qui a été mobilisé par ailleurs et sur des territoires tout aussi différents que Barcelone, Marseille, Dunkerque, Buenos Aires, Hambourg, Nantes, Anvers ou Rotterdam, ce double constat contradictoire de la segmentation spatiale et de la persistance d'une certaine diversité urbaine nous est apparu également, ce qui rend cohérent le choix des cas traités dans le cadre de cette thèse, qui croisent des échelles et des situations très diverses à partir d'une analyse globale relativement transférable, avec des limites que l'on verra en fin de volume.

À l'approche morphologique « classique » des mutations de la forme urbaine et de la contribution de l'architecture contemporaine à ces transformations vient donc s'adosser une lecture pluridisciplinaire de la « mise en récit » du parcours de ces trois métropoles portuaires. Non que l'histoire des formes urbaines ne suffise pas à construire cette mise en comparaison, mais parce que la contribution d'autres sciences humaines nous semble indispensable pour tirer profit des trois études de cas, précisément parce que celle-ci offre à notre méthode de travail un terrain riche et propice.

## 2. Gênes, une métropole résiliente ?

« Sismographe ultrasensible du vaste monde », selon Braudel, Gênes l'a été à toutes époques, semble-t-il. Étudier les impacts de la mondialisation sur les formes urbaines de la ville et du port, qui sont historiquement liés et spatialement imbriqués, revient à parcourir une dizaine de siècles d'histoire. Mais l'accélération des transformations, marquées par la globalisation des espaces portuaires, au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, est venue contester les modalités traditionnelles d'organisation de la relation ville-port de façon plus déterminante encore. Le « grand récit » génois contemporain puise ses sources dans cette histoire longue où la recherche d'une position dominante et d'une image ambitieuse de la cité ont joué un rôle majeur.



Fig. 34 : La métropole génoise a, aujourd'hui encore, pour épicerie le port historique accolé à la vieille ville – Photo DR

Le site originel de Gênes ne semblait pourtant pas propice à un développement pérenne, en raison de facteurs géographiques contraignants propres à cette région.

« Depuis toujours, les deux éléments structurels fondamentaux de la Ligurie, la mer et la montagne, paraissent vivre dans l'ignorance l'un de l'autre. Cette simple frange de terre étendue le long d'un arc côtier très accidenté et large de quelques dizaines de kilomètres vers l'intérieur aurait dû favoriser la formation d'une hiérarchisation des centres. En fait [elle] apparaît comme une suite d'isolats, une succession de bandes horizontales mal reliées entre elles. »<sup>383</sup>

<sup>383</sup> A.-M. Graziani, (2009), *Histoire de Gênes*, Paris, Fayard, p. 620.

Sur ce territoire restreint et escarpé (moins du dixième des terres possède des pentes égales ou inférieures à 6 %), une infime partie des sols est urbanisée. C'est dire que l'histoire urbaine et portuaire de Gênes peut se comprendre comme une lutte permanente entre les intentions de développement et la réalité du foncier disponible pour le faire – presque une lutte de survie. L'ancien adjoint à l'urbanisme de la ville, Bruno Gabrielli parlait à ce titre d'un « désastre côtier » en Ligurie, résultat du boom immobilier des années 1955-1975, lié notamment à l'essor du secteur tertiaire, à la multiplication des programmes touristiques et au développement des résidences secondaires. Dans la partie centrale de cette agglomération qui compte aujourd'hui un peu plus d'1,2 millions d'habitants<sup>384</sup>, l'espace a toujours été extrêmement disputé, l'extension spatiale du port se faisant, par nécessité, par retranchement du foncier affecté aux autres activités, et notamment au logement. Le port occupera, au moment de son entrée en crise, à la fin des années 1980, plus de 427 hectares, une superficie considérable par rapport à cet espace « disputé »<sup>385</sup>.

L'origine du port de Gênes remonte à la période antique. Des objets grecs et étrusques datant du V<sup>e</sup> siècle avant J.-C. témoignent d'une occupation de la rade, qui joue alors un rôle de carrefour entre la mer Tyrrhénienne et les routes montagneuses traversant les vallées en direction du nord. Il ne s'agit longtemps que d'un accostage naturel. Mais à partir du XII<sup>e</sup> siècle, une véritable structure portuaire se met en place, sous l'égide des consuls qui gouvernent la ville : une première jetée est édifiée et des escales pour les navires sont aménagées. Trois marchés sont créés (Saint-Georges, Bianchi et Soziglia), qui correspondent chacun à une fonction précise. Autour des marchés s'installent les sièges de marchands de Pise, Lucques ou Florence. La ville tout entière se projette vers la mer grâce aux « ponts » qui se détachent du rivage et constituent l'armature du partage territorial entre les huit compagnies abritées à l'intérieur des remparts : « À la structure du port correspondent, en parfaite harmonie, les formes de la ville et la physionomie de sa classe dirigeante. »<sup>386</sup> À la fin du Moyen Âge, l'unité entre le port et la ville est effective. Une classe mercantile se développe, qui donne au capitalisme génois ses premières armes.

---

<sup>384</sup> 1 231 881 habitants pour le « système linéaire ligure » (aire métropolitaine) en 2014, ce qui en fait la onzième agglomération d'Italie. Source : Istat.

<sup>385</sup> A. Gazzola A., M. Carminati, (1992), « Gênes et son port : des rapports ambigus », J.-L. Bonillo et alii, « Métropoles portuaires en Europe », *Les Carnets de la recherche architecturale* n°30/31, Marseille, Parenthèses, p. 35-42.

<sup>386</sup> Poggi, Tinossi, (1977), cité par Gazzola et Terminati, (1992), p. 34.

### *Une vocation marchande très tôt affirmée*

La construction d'une identité génoise a été difficile, entre influences et invasions. Après les Romains, les Goths (au début du VI<sup>e</sup> siècle), puis les Byzantins (à partir de 537), les Lombards (v. 640) et enfin les Francs (VIII<sup>e</sup> siècle) ont marqué la ville de leur empreinte. Cependant, Gênes construit patiemment son indépendance, l'affermissant sous la conduite des évêques et des familles vicomtales qui président à sa destinée. La cité ligure entreprend la conquête progressive d'un espace maritime autonome, desserrant peu à peu l'emprise sarrasine en mer Tyrrhénienne puis en Méditerranée occidentale, en Tunisie et en Espagne. Ces premières expéditions « coloniales » lui procurent un butin non négligeable qui alimente le commerce et permet à Gênes de participer à la première croisade avec une flotte puissante. En échange de son aide aux barons francs de Syrie et de Palestine, Gênes obtient de premiers comptoirs et privilèges douaniers qui l'autorisent à développer des activités commerciales en Terre sainte, mais aussi en Égypte, dans l'Empire byzantin, en Sicile et au Maghreb. Dès le XII<sup>e</sup> siècle, la cité génoise contrôle les routes commerciales entre les foires de Champagne et les territoires du Levant, constituant à l'échelle de l'époque – c'est-à-dire l'espace d'influence méditerranéen – les bases d'une précoce mondialisation des échanges<sup>387</sup>. Dans cette logique d'expansion, elle se heurte à deux autres cités puissantes, dotées d'arguments militaires : Pise et Venise. La première est défaite sévèrement à la Meloria (1284), au large de Livourne. La seconde lui offre une résistance plus solide, lors de guerres longues et coûteuses, sans véritable vainqueur. Ces batailles pour le contrôle de la Méditerranée ont leurs revers. Gênes, ville de marchands et de marins ne parvient pas à assurer sa stabilité politique : les grandes familles se disputent le pouvoir, qui passe successivement des consuls aux podestats<sup>388</sup> puis aux « capitaines » issus du peuple, et enfin à des puissances étrangères (la France puis le pouvoir milanais), avant que ne s'instaure, pour deux siècles, un régime plus stable, celui des doges perpétuels, jusqu'au milieu du XV<sup>e</sup> siècle.

Ces guerres intestines n'empêchent pas le développement du port de Gênes et de ses activités commerciales. Le port historique (*porto storico*), qui bénéficie d'une baie en eau profonde, se développe en demi-cercle dans l'espace compris entre les deux grands murs d'enceinte de la ville et les deux grands ouvrages permettant l'accès à la

---

<sup>387</sup> Cf. Vergé-Franceschi, (2002), p. 667-668 ; Heers, (1961) ; Poleggi, Grossi Bianchi, (1981).

<sup>388</sup> Du latin *potestatis* (pouvoir), ce terme désigne le premier magistrat des villes du nord et du centre de l'Italie au XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècle. Il fut réactivé par Mussolini pendant l'entre-deux-guerres.

cité, la Porta dei Vacca et celle de San Tommaso. À l'exception de la *Lanterna*, le grand phare qui constitue toujours le symbole de la ville aujourd'hui, le rivage reste, à l'ouest, libre de toute installation maritime du Moyen âge au début de la Renaissance. Car c'est au sud que se développent les infrastructures portuaires. Le port est protégé par un môle, construction artificielle gagnée sur la mer, et les navires viennent s'amarrer à des appontements en bois, auxquels se substitueront, au cours du XVe siècle, des pontons en pierre situés perpendiculairement à la *Ripa maris*, la façade maritime moyenâgeuse de Gênes. Celle-ci est bordée par des portiques protégeant entrepôts et boutiques, ainsi que de petits magasins à grains. La *darsena* accueille les navires de guerre pour l'hivernage et un petit arsenal, ainsi qu'un chantier naval capable de mener à bien la construction et l'équipement d'une dizaine de navires simultanément.



Fig. 35 : Vue de Gênes en 1490, gravure sur bois anonyme tirée de l'ouvrage *Weltchronik*, de Hartmann Schedel, ouvrage publié à Nuremberg en 1493 © BNF

### *De l'apogée au déclin*

Le XIV<sup>e</sup> siècle est celui de l'apogée des comptoirs coloniaux génois : Caffa et la Gazarie en mer Noire, Péra, Chio et Mytilène en mer Égée, mais aussi Cadix, Séville et Lisbonne dans la péninsule Ibérique, Bruges, Anvers, Londres et Southampton dans le nord-est de l'Europe. Les marchands génois, protégés par une flotte militaire entretenue à grands frais, y vendent les produits méditerranéens et assurent l'exportation des denrées locales en un vaste trafic organisé en « réseau » - un réseau dont Gênes est la tête mais pas forcément l'étape-clé. La puissance de la cité repose surtout sur la finance : au centre du port trône le palais Saint-Georges, construit à partir de 1260, qui symbolise la puissance du *Banco di San Giorgio* qui concentre à la fois les créances de l'État et la plupart des revenus publics de la cité. Les Génois participent largement à cette « mise en réseau », car ils monnaient leurs talents de banquiers et de navigateurs à ceux qui veulent bien en payer le prix. C'est le cas des frères Vivaldi, mais aussi d'Ambrosio Boccanegra et de Cristoforo Colombo, qui se place au service d'Isabelle-la-Catholique pour organiser le grand voyage de 1492 vers le Nouveau Monde. Mais cette influence génoise se heurte à la montée en puissance de l'empire Ottoman, qui mène à la perte des comptoirs orientaux et au repli sur les établissements occidentaux. Aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, l'activité commerciale perd de son dynamisme au seul bénéfice des affaires financières que contrôle la République de Gênes. La séparation physique entre la cité et les espaces portuaires intervient au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, avec la création d'une nouvelle série de remparts. Bombardé par la flotte de Louis XIV qui impose à Gênes un traité humiliant<sup>389</sup>, le port subit de nombreux dommages et perd de son attractivité : le Palais des Doges, les magasins, l'arsenal, le palais de Saint-Georges et plus de trois mille bâtiments publics et privés sont détruits. Le pouvoir génois est ébranlé. Un siècle et demi plus tard, Napoléon officialise la disparition de la république qu'il transforme d'abord en « république sœur », la République ligurienne (1797-1805), avant de l'annexer.

Cette annexion lui donne paradoxalement une nouvelle vitalité, avec la relance de la construction navale en Méditerranée au bénéfice de l'Empire. Entre la chute de l'Empire napoléonien et le rétablissement de la monarchie, au lendemain de la Révolution de juillet 1830 en France et de mouvements révolutionnaires en Italie, le port fait l'objet de travaux pour renforcer le vieux môle qui en protège l'accès. Le déchargement des marchandises reste en effet incommode : les profondeurs sont

---

<sup>389</sup> Le Doge, à qui son statut interdit pourtant de quitter le sol de la République génoise, doit ainsi se rendre à Versailles le 12 janvier 1685 pour y signer la paix avec la France.

insuffisantes, les temps de déchargement trop longs et les entrepôts peu nombreux et en mauvais état. Il faut attendre le *Risorgimento* puis l'Unité italienne (1861-1870) pour que l'industrialisation contribue à une nouvelle étape de son développement et conforte le port comme le tout premier d'Italie. Mais ce mouvement entérine la coupure entre la ville et le port, amorcée au cours des décennies précédentes. Le plan d'agrandissement de Gênes (1862) et les suites des événements révolutionnaires font converger vers la capitale ligure plus de cent mille immigrants intérieurs, dont les motifs sont davantage politiques qu'économiques. Il s'agit d'intellectuels qui trouvent à s'intégrer dans le tissu social génois, mais aussi d'ouvriers qualifiés. La classe ouvrière croît rapidement : on recense 77 000 ouvriers en 1861, soit près de 12 % de la population active génoise<sup>390</sup>. Cette composition sociologique particulière fait beaucoup pour l'image d'une ville « libre et rebelle », d'autant que ce modèle de ville industrielle est accompagné par la culture économique locale et par le développement de l'université. Comme l'affirme le Premier ministre italien Cavour, à Gênes comme ailleurs, « l'économie ne sert qu'à déguiser la politique »<sup>391</sup>.

### *Rubattino, le « colosse » de la navigation*

Gênes avait tiré longtemps avantage de sa domination dans la marine à voile dont les qualités alliaient souplesse et proximité. Au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, ce secteur connaît une crise sévère, supplanté bientôt par les développements de la marine à vapeur. Une partie des entrepreneurs génois comprend que se joue à cette occasion une nouvelle partie : l'interconnexion entre les différents secteurs industriels implantés à Gênes – sidérurgie, métallurgie, chantiers navals, activités portuaires et navigation commerciale – et la place que le port peut espérer y occuper. Parmi les armateurs génois, Raffaele Rubattino<sup>392</sup> est le seul qui croie en l'avenir de la vapeur, ne conservant pour les navires à voiles construits en bois que les activités de cabotage. Rubattino intervient dans le « grand récit » génois comme une sorte de héros avec la lettre, agent économique innovant, inégalement récompensé de ses efforts mais ouvrant largement le chemin. Dans une attitude novatrice, il cherche à constituer un holding pour contrôler tout le cycle maritime, de la conception des navires à l'exploitation marchande, en réunissant armateurs, industriels, banques et sociétés d'assurance. Ce projet échoue, mais cela ne l'empêchera pas de créer la *Compagnia Transatlantica di Genova* en bénéficiant de subventions publiques.

---

<sup>390</sup> G. Doria, (2008), *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della Primera Guerra Mondiale*, 2 vol., Milan, rééd. Pantarei.

<sup>391</sup> Cité par A.-M. Graziani, (2009), *op. cit.*, p. 537.

<sup>392</sup> Giorgio Doria, (1990), *Debiti e navi. La compagnia Rubattino (1800-1912)*, Gênes, Marietti.



Dès 1865, cette compagnie assure les liaisons entre Gênes, New York et Rio de Janeiro, puis l'exploitation d'une ligne reliant Gênes à Alexandrie, porte de l'Égypte, un avantage notable lorsque s'ouvre le trafic du canal de Suez (1869). Commence alors une période d'expansion coloniale et de rayonnement sans précédent pour le port, sous la tutelle de l'État italien naissant. Rubattino loue puis s'empare d'une portion de la baie d'Assab, en mer Rouge, afin d'en faire une escale sur la route des Indes, avant d'activer la ligne maritime Gênes-Bombay (1870). À l'ombre du « colosse de la navigation italienne »<sup>393</sup>, les premières pages de l'histoire coloniale italienne commencent à s'écrire.

Gênes devient également le principal port de référence pour l'émigration italienne qui se tourne, pendant près d'un demi-siècle, vers l'Amérique du Sud puis les États-Unis. Les navires qui transportent les immigrants sont construits dans ses chantiers navals, leurs équipages y sont formés, et les navires génèrent bientôt un double trafic florissant, celui des personnes et celui des marchandises. Le développement du port qui en résulte nécessite des travaux d'agrandissement qui sont menés sous l'égide de l'ingénieur Parodi, qui donnera son nom à l'un des môles du port, avec l'appui du gouvernement italien à hauteur de 20 millions de lires<sup>394</sup>. Modernisé et agrandi, le port peut accueillir le mouvement de croissance industrielle qui touche à cette époque l'Italie du Nord. Le vieux port, avec ses centaines de voiliers et ses navires à vapeur, devient l'un des mieux équipés au monde. L'intervention de l'État y croise les initiatives privées les plus audacieuses. « Le capitalisme génois offre ainsi une sorte de préfiguration locale, à échelle réduite, du capitalisme italien. »<sup>395</sup>



Fig. 36 : *Genova, Panorama della Città e del Porto*, 1890, Alfred Noack (1833-1895), photographie, domaine public

<sup>393</sup> Selon l'expression de G. Doria, (1990), *op. cit.*

<sup>394</sup> Cette première donation permit la mise en œuvre d'un vaste plan de développement dont le financement sera complété par une loi en juin 1876.

<sup>395</sup> A.-M. Graziani, (2009), *op. cit.*, p. 554.

Ce « modèle » se prolongera, accentué par l'interventionnisme du régime fasciste dans l'industrie, jusqu'à la crise de 1929 et à l'entrée de l'Italie en guerre au côté des puissances de l'axe. Après la chute du régime mussolinien et la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'appareil d'État, qui a permis ou conforté la puissance du port depuis l'Unité italienne, a disparu. Bombardé dès l'entrée en guerre par les Français puis les Britanniques, mais épargné des destructions massives du fait du rôle joué par la Résistance italienne et les ouvriers génois dans la prise de contrôle de la ville et la reddition des troupes allemandes avant l'arrivée des Alliés<sup>396</sup>, le port est encore relativement opérationnel, contrairement à la plupart des autres ports des pays belligérants, dès 1945. Mais la restructuration des industries d'armement qui se sont substituées aux autres productions à la veille de la guerre s'avère plus douloureuse. Le chômage est massif, du fait de la quasi-faillite des grandes entreprises publiques liées au fascisme comme l'Ansaldo qui avait compté jusqu'à 31 000 ouvriers<sup>397</sup>. Gênes reste le premier port d'Italie. Mais pour que la reconstruction puisse produire des effets tangibles sur l'activité et l'emploi, il faut que les installations portuaires et le trafic maritime montent en charge. Dans les conditions fonctionnelles où cette « montée en charge » s'exprime à Gênes, les résultats se font attendre. Les infrastructures ferroviaires ont été détruites, les ponts sabotés, les logements ouvriers parfois inhabitables. Il faut attendre les années 1950 pour que le mouvement des marchandises retrouve le niveau d'avant-guerre. Une fois intégrées les sommes affectées par le plan Marshall à la reconstruction, dont le port était principalement la cible, les autorités portuaires et maritimes se lancent à la fois dans la réalisation de grandes infrastructures et dans la réorganisation des chantiers navals et des services transatlantiques. La coordination en est confiée à un militaire, le général Ruffini, qui devient président du *Consorzio Autonomo*. En 1953, le *Cristoforo Colombo*, sistership de l'Andrea Doria, l'un des plus grands navires jamais construits à Gênes, sort des chantiers de l'Ansaldo.

### *Les limites du « miracle génois »*

Les deux décennies qui suivent, marquées par le « miracle italien », porté par les nouvelles sociétés publiques (l'IRI et surtout l'ENI pour les hydrocarbures), ne sont pas, pour autant, pavées de roses. Si les activités portuaires retrouvent un bon niveau

---

<sup>396</sup> P. Gras, (2010), p. 35-37. [La ville de Gênes gagne à cette occasion une médaille d'or à valeur militaire pour avoir obtenu « la reddition d'une forte troupe allemande, sauvant ainsi le port, les industries et l'honneur ».]

<sup>397</sup> En 1941, alors que l'activité commerciale du port est déjà très réduite du fait de la guerre, on dénombre encore quelque 23 000 marins et 8 000 dockers. Cf. A. Gibelli, (1968), *op. cit.*, p. 95.

et si la flotte marchande double son tonnage, les échanges internationaux restent modestes. Il faut attendre le tout début des années 1960 pour voir la courbe de l'activité se redresser et la consommation repartir à la hausse. C'est la période où Gênes se dote de ses infrastructures les plus modernes. Le nouvel aéroport est inauguré en octobre 1962, et il porte le nom... de Cristoforo Colombo, lui aussi. Le système autoroutier est finalisé sur toute la longueur du littoral, avec une partie aérienne spectaculaire, qui vient couper le port de la vieille ville, la *Sopraelevata*. L'éclairage public et l'alimentation en eau sont rénovés. Les principaux musées sont transformés dans une veine moderniste qui ne manque pas de faire polémique. Mais les grandes institutions culturelles, en particulier les bibliothèques publiques et universitaires, qui avaient souffert des bombardements, ont subi de grosses pertes. Le « miracle italien » s'achève à Gênes dans une période de doute qui annonce une crise profonde. Le modèle étatique des grandes entreprises est remis en cause après la mort d'Enrico Mattei, père de l'ENI, et le tissu des petites et moyennes entreprises génoises, peu développé, peine à prendre la suite. Les indicateurs démographiques sont inquiétants, la population vieillit et les performances de la ville sont bien inférieures à celles de Milan et de Turin, grandes villes bénéficiaires du « miracle » dans le nord de l'Italie.

Le concept du « Grand Gênes », élaboré sous le régime mussolinien<sup>398</sup>, a dessiné une cité s'étendant d'un côté à l'autre du golfe qui porte son nom, depuis Nervi à l'est de Gênes, jusqu'à Voltri à l'ouest. Il a eu pour résultat de permettre à la cité génoise un bond en avant au plan démographique (elle est passée de 250 000 à 600 000 habitants en trente ans). Mais il a eu pour corollaire la consommation excessive du territoire. Jusqu'à la fin des années 1960, la ville en expansion « dévore toutes les ressources du sol possibles »<sup>399</sup> aplanissant les collines, multipliant viaducs autoroutiers, voies rapides et zones industrielles, et enserrant la cité historique de façon concentrique jusqu'à lui interdire, au moment où survient la crise économique des années 1980, la moindre marge de manœuvre spatiale. Lorsque l'on en vient à considérer que la forme du port n'est plus adaptée aux enjeux de la globalisation des échanges, la prise de conscience de cette situation inextricable est brutale. Gênes cherche à passer du modèle industriel ou au modèle tertiaire, aidé en cela par les primes européennes au départ promises aux ouvriers qui s'installent dans le commerce ou créent leur

---

<sup>398</sup> La loi du 14 janvier 1926 a fusionné de fait vingt communes, jusqu'alors autonomes, qui sont devenues des bourgs périphériques (*delegazioni*) réunis autour de Gênes. La « ville métropolitaine », créée en 2014 par substitution à l'ancienne Province de Gênes, compte désormais 67 communes.

<sup>399</sup> A.-M. Graziani, (2009), *op. cit.*, p. 591.

activité de services. Mais l'échelle de ces mutations est très inférieure aux besoins. L'arrivée d'une nouvelle industrie, liée aux technologies de pointe, sur les friches industrielles de la zone ouest du port se fait attendre, tandis que ferment quotidiennement des entreprises sous-traitantes. Le secteur immobilier est en surchauffe et le port ne trouve plus les surfaces pour se développer. La ville a perdu 200 000 habitants en quinze ans, et la crise liée à la désindustrialisation, au ralentissement des effets du « miracle italien » et aux deux chocs pétroliers des années 1970-80, révèle les fragilités structurelles de l'économie génoise. Elle contribue à l'affaiblissement du site historique du port que les contraintes du marché des hydrocarbures et le mouvement de conteneurisation poussent à abandonner au profit de nouvelles installations sur la Riviera du Ponant.

Au cours de la décennie suivante, le volume de marchandises transportées transitant par le port continue de chuter, de même que celui des hydrocarbures, point fort du site depuis les années 1960. Quant à la sidérurgie, qui joue un rôle important à l'exportation et en matière d'emploi, elle connaît un sérieux ralentissement. La seule activité relativement dynamique est celle des mouvements de conteneurs, dont le volume double en dix ans. Il n'est donc pas étonnant que l'autorité portuaire et les industriels présents sur le site misent sur la nouvelle plate-forme, en préparant un « grand projet de restructuration portuaire » incluant l'aménagement du nouveau port de Voltri, avec deux terminaux à conteneurs et 2 000 mètres linéaires de quais, le développement des activités touristiques dans le Porto Antico et la suppression de la barrière des douanes qui permettra, pense-t-on, la « reconquête » du port et de la mer par la ville<sup>400</sup>. Il reste que ces objectifs ne peuvent être atteints sans une solide coopération entre la ville et le port. La commémoration du 500<sup>e</sup> anniversaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb (1492) va en offrir l'opportunité. Réunir cette « ville divisée » décrite dès 1960 par le sociologue Luciano Cavalli est plus que jamais à l'ordre du jour<sup>401</sup>.

### *Les « grands événements » prennent la main*

Les observateurs le reconnaissent, Gênes semble asphyxiée, épuisée. La ville n'est plus considérée « comme l'une des plus belles d'Europe », ce qui était le cas au XIX<sup>e</sup> siècle. Les raisons sont identifiées : l'absence d'une planification cohérente et la concurrence entre des activités parfois incompatibles pour la maîtrise du foncier.

---

<sup>400</sup> Cf. le document « Genova verso il 1992 », publié par la Ville de Gênes en 1989.

<sup>401</sup> L. Calvalli, (1965), *La Città divisa*, Milan, Giuffrè, 288 p.

« À la différence d'autres villes où l'expansion, réalisée en périphérie, a préservé le caractère souvent exceptionnel des centres historiques, à Gênes les transformations aveugles font aujourd'hui cohabiter les raffineries de pétrole et les parcs de la Renaissance, les viaducs et les maisons du XIX<sup>e</sup> siècle, les églises romanes et les centres commerciaux, les monuments du XVI<sup>e</sup> et les grues des chantiers navals. »<sup>402</sup>

Les initiatives spectaculaires de plusieurs villes méditerranéennes, dont Barcelone et Séville au milieu des années 1980, suscitent la curiosité dans d'autres villes, Gênes inclus. Le projet d'organiser, en écho à l'exposition universelle de Séville prévue pour 1992, un « grand événement » à la mesure du besoin de redressement de l'image de la ville, émerge alors parmi les acteurs publics. L'idée consiste à instrumentaliser la « découverte de l'Amérique » pour reconstruire non seulement l'image de Gênes à travers la grande geste de la conquête du Nouveau Monde, en reconstituant les trois caravelles du premier voyage de Colomb vers « les Indes » et en organisant une grande exposition publique : la « *Colombiana* » est née. Elle constitue la première marche d'un parcours qui va intégrer ultérieurement les événements de toute nature prenant Gênes pour réceptacle, avec les rencontres de la coupe du monde de football organisée par l'Italie, en 1986, ou la réception du « G8 » en 2001, ou s'appuyant sur des initiatives institutionnelles au niveau international comme la candidature au titre de Capitale européenne de la culture pour 2004. L'intuition semble bonne, car bien que ces « grands événements » ne permettent pas, à eux seuls, d'engranger tous les moyens nécessaires au redressement de Gênes, ils disposent de sources de financement publiques et privées qui leur sont propres et dont la ville entend bénéficier en priorité. Les grands édifices historiques sont ravalés (mais rarement réhabilités en profondeur), le centre-ville est piétonnisé, les musées sont rénovés et se mettent en réseau, « révélant une cité beaucoup plus belle que l'image qu'en ont le plus souvent les touristes étrangers »<sup>403</sup>. Mais surtout l'opération de transformation du Porto Antico offre à Gênes l'occasion d'une métamorphose, avec la mutation spectaculaire d'un espace fonctionnel en lieu de rayonnement international. Après démolition d'un certain nombre de bâtiments anciens jugés sans intérêt historique et de vieux hangars liés à l'activité du Vieux port et des douanes, les équipements modernes dont Gênes a besoin trouveront place dans la zone « Expo 1992 » avec centre de congrès, parkings, zones commerciale et hôtelière, etc., tout en piétonnisant l'ancienne zone de chargement désormais sans objet.

---

<sup>402</sup> L. Malara, (1992), « Gênes entre déclin et asphyxie », J.-L. Bonillo et alii, *op. cit.*, p. 51.

<sup>403</sup> A.-M. Graziani, (2009), *op. cit.*, p. 633.

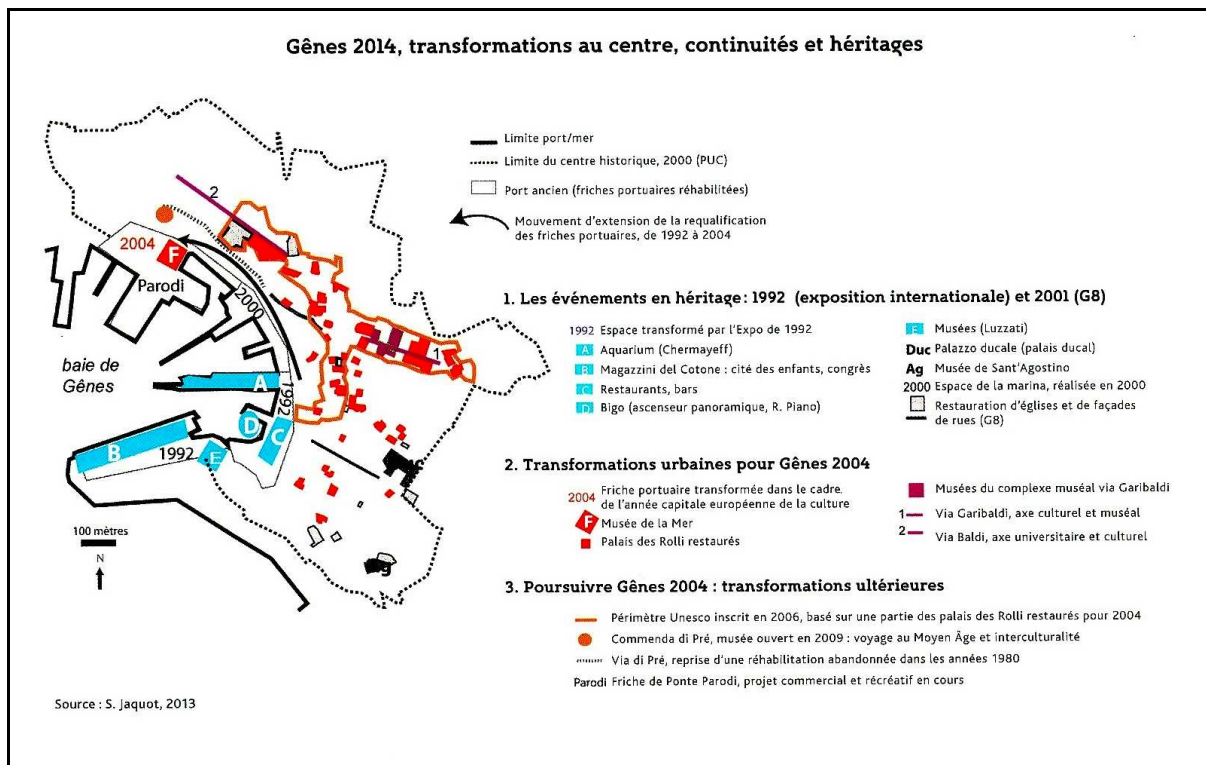


Fig. 37 : Les trois étapes de la « reconquête » du Porto Antico – © S. Jaquot, 2013

### *Du choix de Colomb au « moment Piano »*

Le choix de Christophe Colomb comme héros de cette « reconquête » génoise peut paraître à la fois évident et paradoxal, étant donné « le caractère "extra-ligure" et "extra-italien" de Colomb »<sup>404</sup>. Son patronyme a certes été associé, de façon assez systématique, aux grands moments du développement de Gênes, qu'il s'agisse de la mise à l'eau d'un transatlantique géant ou de la création d'un nouvel aéroport. Mais en réalité, cette désignation puise ses sources plus loin. Dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle en effet, l'orgueil municipal nécessaire au redressement de la ville, dans un contexte morose, se porte sur la figure du célèbre navigateur. Quelques patriciens créent un comité pour l'édification d'un monument à Colomb et, le 27 septembre 1846, la première pierre en est posée sur la piazza dell'Aquaverde. Gênes redécouvre son « héros » :

« Préparé au cours des années de la Restauration par des intellectuels nostalgiques comme l'Abbé Spotorno, rejoint ensuite par des publicistes "de gauche", mais féroce municipalistes, comme Michelle Canale ou Emanuele Celesia, le culte colombien s'installe à Gênes. »<sup>405</sup>

<sup>404</sup> A.-M. Graziani, (2009), *op. cit.*, p. 520. [Bien que né en Ligurie en 1451, selon l'historiographie officielle, Christophe Colomb est en effet considéré comme castillan par les Espagnols. En outre, il a vécu longtemps au Portugal et son véritable lieu de naissance reste controversé.]

<sup>405</sup> *Ibid.*

On fait appel à cette occasion à l'influente diaspora génoise. Le marquis Vincenzo Ricci demande ainsi à son frère, ambassadeur du Royaume de Piémont-Sardaigne à Bruxelles, de rechercher des souscripteurs pour financer le monument. Au-delà du navigateur dont la célébration semble assez convenue, Ricci voit dans Colomb « un exemple d'audace, d'initiative, d'ouverture positive des frontières commerciales »<sup>406</sup>. Le souvenir du navigateur perdurera pendant toute la seconde partie du XIX<sup>e</sup> siècle et culminera au cours des cérémonies du quatrième centenaire de la découverte de l'Amérique, en 1892. Le futur glorieux de Gênes n'est pas pour autant assuré. Le *Guida artistica per la Città di Genova* de l'avocat Federico Alizeri, très documenté, déplore l'état du patrimoine de la cité, des églises et des palais qui tombent plus ou moins en ruine<sup>407</sup>. Et l'économiste Luigi Zenone Quaglia désigne crûment les causes de la décadence de Gênes en appelant à son renouveau. L'activité économique y est, à cette époque, à mi-chemin entre une situation pré-industrielle et une industrie moderne<sup>408</sup>. Il existe par conséquent des logiques anciennes, inscrites dans la volonté de « redressement » de Gênes au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, qui éclairent les choix contemporains d'utiliser de nouveau l'illustre figure de Cristoforo Colombo tout à la fois comme héros et « levier » d'une nouvelle étape d'affirmation du « génie génois » dans un contexte de mondialisation événementielle.

À côté de la figure tutélaire de Colomb, la personnalité de Renzo Piano offre un autre visage au mythe du « héros génois ». Né à Gênes en 1937, l'architecte formé au Politecnico de Milan avait conçu, au tout début des années 1980, un projet d'assainissement du vieux quartier du Molo, connu pour ses rues étroites et insalubres, réseau qu'il espérait introduire dans la ville ancienne sans pour autant la détruire :

« Il inventait des dispositifs plus ou moins réalistes de miroirs, de lumiducs, pour conduire la lumière dans les tréfonds des ruelles anciennes, et imaginait un espace public sur les terrasses, un réseau destiné à remplacer les rues auquel on eut accédé par trois ascenseurs publics. Il pensait inverser le système, conquérir les toits [...], en y installant les écoles et les crèches, des jardins, des passerelles »<sup>409</sup>.

<sup>406</sup> B. Montale, (1979), *Genova del Risorgimento, dalle riforme all'Unità*, Savone, Sabatelli, p. 25, cité par A.-M. Graziani, *op. cit.*

<sup>407</sup> Deux tomes publiés aux éditions Gio Grondona Q. Giuseppe en 1846 et 1847 (553 p. et 804 p.).

<sup>408</sup> G. Assereto, (1985), « Dall'Antico Regime », *L'Amministrazione nella storia moderna*, Milan, Istituto per la scienza dell'Amministrazione pubblica.

<sup>409</sup> Cf. François Chaslin, (2005), « Humaniste, nomade, attentionné », A. Masbounji (dir.), *Penser la ville heureuse ; Renzo Piano*, Paris, Éditions de la Villette (coll. Projet urbain), p. 65.



Renzo Piano réfléchit déjà à un remodelage complet du Vieux Port, avec un ensemble d'équipements juxtaposés au quartier du Molo, sous la forme de trois bâtiments perpendiculaires au rivage conçus comme autant de figures de proue pointant vers le centre de la baie de Gênes, la *Sopraelevata* disparaissant comme par miracle du paysage. Porté par un imaginaire déjà très « colombien », ce projet n'eut pas de suite. Mais en 1985, dans la perspective de la *Colombiana*, le réaménagement du Vieux port lui est confié autour d'un seul mot d'ordre : rouvrir le port à la ville. Le projet dans son ensemble est rédigé et formalisé par Piano, avec l'appui de la Surintendance aux affaires culturelles et architecturales qui avait attiré l'attention de la municipalité, l'année précédente, sur l'intérêt d'une telle opération, pour peu qu'elle conserve certains bâtiments historiques ainsi que quelques équipements portuaires emblématiques comme les grues. Dans le cadre d'une vision d'ensemble destinée à améliorer la relation fonctionnelle avec la ville, Piano propose de reconverter plusieurs môles, d'aménager les espaces publics, de réhabiliter les bâtiments historiques les plus significatifs et d'en construire de nouveaux – toutes démarches annonciatrices du changement d'image dont Gênes manifeste clairement le besoin.

Revitaliser le tissu ancien proche du Porto Antico, déplacer l'aéroport et les chantiers navals, convertir le tissu industriel en espaces tertiaires et permettre aux Génois de retrouver le chemin de l'emploi : cette perspective à long terme, que Renzo Piano prolongera par la suite à la demande de la Région Ligure, est ambitieuse. Ce faisant, Piano donne forme aux attentes des multiples acteurs de la ville et du port, en leur offrant une stratégie pour « préparer l'avenir », selon l'expression de Giuseppe Pericu, maire de la ville pendant cette période (1997-2007). Le 500<sup>e</sup> anniversaire constitue le moment idéal pour le faire : « L'événement est aussi l'art de souder les équipes, d'associer les énergies, au-delà des oppositions, d'ouvrir le champ des possibles et de stimuler la créativité. »<sup>410</sup> Car dans un tel cadre, « la contrainte devient le moteur de l'action ». La contrainte géographique et spatiale n'est évidemment pas la moindre :

« Gênes présente le cas unique d'une ville qui ne peut repousser son port pour se développer sur son front maritime. L'exiguïté extrême des disponibilités à l'est et à l'ouest contraint à trouver un *modus vivendi* qui permette à la fois au port de poursuivre son essor et à la ville de s'embellir, et d'offrir le rapport à la mer si désirable pour l'habitant. »<sup>411</sup>

---

<sup>410</sup> A. Masbouni (dir.), (2005), p. 10.

<sup>411</sup> *Op. cit.*, p. 11.

Si « Gênes excelle dans l'art des défis impossibles »<sup>412</sup>, le challenge est trop exigeant pour la ville seule. Faute de capacités d'investissement importantes, la municipalité doit à la fois mobiliser les moyens du secteur privé et ceux de l'État, et surtout les convaincre de la justesse de la stratégie proposée par Piano et son équipe. Le projet urbain « jingle » avec l'existant, les infrastructures, le patrimoine, les mûles et les quais, au bénéfice de bâtiments emblématiques et d'une offre économique reposant sur des activités commerciales et tertiaires. Mais, pour emporter les décisions, le recours au « grand récit » est devenu une figure incontournable.

### *Figures architecturales du « grand récit » génois*

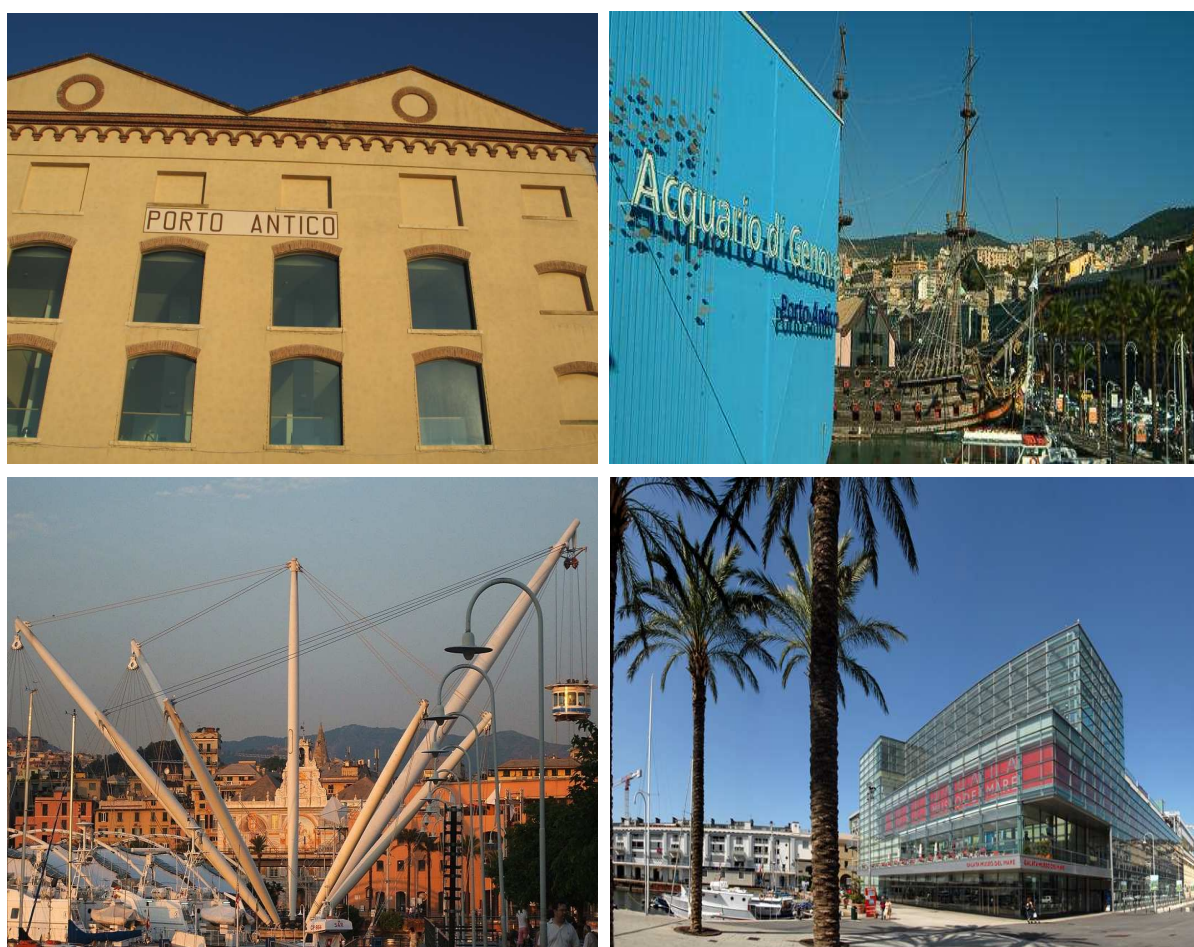


Fig. 38 à 41 : de g. à dr. et de haut en bas : le Magasin des Cotons, l'Acquarium de Gênes, le « Bigo » et le Musée de la mer et de la navigation - Photos © P. Gras, DR et Medialp.

Les bâtiments auxquels nous nous intéressons ici offrent, par leur diversité formelle, une lecture plurielle de la confrontation du « grand récit » génois avec la réalité de la production architecturale et urbaine à l'occasion des événements du 500<sup>e</sup> anniversaire et de ceux qui ont suivi.

<sup>412</sup> *Ibid.*

*Le Magasin des Cotons* est sans doute le plus significatif, car il touche à la question de l'héritage et à la mobilisation d'une mémoire des activités portuaires sur le site même où elles se sont développées. L'histoire de ce bâtiment commence à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle, dans le cadre de grands travaux de renouvellement des infrastructures portuaires destinés à accueillir les navires commerciaux à vapeur qui prennent alors le relais des bateaux à voile. Depuis la fin du Moyen Âge, les marchandises étaient stockées dans différents quartiers de la ville, au fond de certains palais et en partie sur la zone franche, mais aucun type d'entrepôt spécifique n'existait. La décision de construire les *Magazzini Generali* sur le Molo Vecchio, ainsi que d'autres lieux de stockage comme ceux de la Darsena et les grands silos à grains, correspondait à la volonté de porter les équipements portuaires au niveau de ceux des principaux concurrents de Gênes. En 1901, la concession de ces entrepôts fut confiée à une société anglaise, *The Customs and Bonded Warehouse Company Limited*. En moins de huit mois, un premier bâtiment fut édifié, grâce à un système constructif proche de la préfabrication industrielle avec huit modules en fonte et en briques. D'une hauteur de douze mètres et dotés de quatre niveaux, les premiers magasins s'étendaient sur 10 000 mètres carrés et 400 mètres de long. Ils accueillait les services douaniers et disposaient de cinq quais ferroviaires dédiés. Mais ce n'est qu'en 1926, sous le régime mussolinien, que le programme sera terminé, avec un nouveau bâtiment de trois étages qui accueille le magasin des cotons. C'est ce nom qui désignera, après la Seconde Guerre mondiale, l'ensemble des entrepôts<sup>413</sup>.

Cette seconde partie du bâtiment, plus perméable du point de vue de la structure et des matériaux, a permis aux architectes de loger les grands volumes du centre de congrès, équipement qui manquait à Gênes, avec un amphithéâtre de 1 500 places et deux salles adjacentes. S'y ajoutent des espaces d'exposition sur 8 500 m<sup>2</sup>. À ce programme important sont venus s'adjoindre le Pavillon de la mer et de la navigation (1996), un cinéma multiplex de dix salles (1997), la « Città dei Bambini », la plus vaste médiathèque pour enfants d'Italie (1997) et enfin un *Music store* (2000). Le Magasin des Cotons est généralement considéré comme le « navire amiral » de l'opération Porto Antico, à la fois par ses dimensions, la position centrale et frontale qu'il occupe sur le port et sa « valeur d'exemple » en matière de changement d'usage. Une pratique que Renzo Piano a développé quasiment en même temps au *Lingotto*, ancienne usine Fiat aux dimensions tout aussi considérables, à Turin.

---

<sup>413</sup> Source : Porto Antico di Genova SpA, (2010), « Il Molo Vecchio e i Magazzini del Cotone », p. 8.

*L'Acquarium de Gênes* est le second équipement emblématique du Vieux Port. Il s'agit cette fois d'un équipement neuf, livré en 1992 et agrandi en 1998, qui accueille en moyenne 1,2 million de visiteurs chaque année – l'équivalent de la population de la métropole de Gênes. Lui est associée la « Sphère », une géode de vingt mètres de diamètre édifiée pour le « G8 » et qui abrite une collection de fougères géantes.

Entre ces deux grands équipements se trouvent la *piazza delle Feste* (1997), qui accueille une salle de spectacles en air l'été et une patinoire en hiver, et le *Bigo*, ascenseur panoramique spectaculaire, tous deux situés à proximité du *Millo*, ancien entrepôt du café devant lequel se déploient les « moulins à vent », sculptures de Susumu Shingū (1992). Pour compléter la première phase de l'opération Porto Antico, un port de plaisance de 176 anneaux a été aménagé en 1997, et l'on a reconverti la Porta Siberia, bâtie au XVI<sup>e</sup> siècle par Galeazzo Alessi et transformée en musée de peinture consacré à l'artiste génois Luzzati en 2001.

Enfin, à l'autre bout du quai historique, dans le secteur de la Darsena, le *Musée de la mer et de la navigation* vient parachever l'ensemble. Le *Galata*, qui l'accueille, était la construction la plus ancienne du port. Sa transformation n'a pas été confiée à Renzo Piano, mais a été menée par l'architecte sévillan Guillermo Vazquez Consuegra, choisi sur concours en 2000. Il s'agit d'un bâtiment aux vastes surfaces de verre dont les terrasses plongent dans les eaux du port. Il a été inauguré en juillet 2004, alors que Gênes était capitale européenne de la culture. L'architecture du *Galata* évoque, là encore, la forme d'un navire et le mirador du dernier étage, tel une vigie, suggère l'expérience du voyage transocéanique que la muséographie du lieu décline à l'envi, avec une section dédiée à l'immigration<sup>414</sup>.

D'autres bâtiments ont été édifiés ultérieurement dans le secteur de la Darsena pour aménager un centre d'art contemporain, une maison de la musique, un centre de design, des logements et des commerces, ainsi que deux écoles d'ingénieurs (une faculté d'économie s'y étant installée dès 2000). À noter que la plupart des anciens silos à grains, implantés sur le Ponte Parodi et qui constituaient un témoignage marquant de l'architecture industrielle et de dispositifs constructifs en béton, ont été démolis en 2001, quand d'autres ports faisaient le choix, à Marseille ou à Rouen par exemple, de les conserver pour des changements d'usage ultérieurs. Un seul d'entre eux a fait l'objet d'une réutilisation.

---

<sup>414</sup> Nicla Buonasorte et Anna-Chiara Cimoli, (2012), « Le Musée de la mer à Gênes », *Hommes et migrations* n°1299, p. 123-127.

Ces différents éléments définissent le rapport complexe qu'entretient ce vaste projet de « reconquête » urbaine avec le discours sur le rôle de l'héritage génois concernant le changement d'image attendu. Si le Magasin des cotons relève en principe de cette catégorie, on verra qu'il ne s'inspire que d'assez loin du fonctionnement du bâtiment initial, tout en modifiant son enveloppe. L' Aquarium relève, pour sa part, du registre de la métaphore maritime, avec sa succession de bâtiments en forme de conteneurs, tandis que la géode qui le jouxte et le *Bigo* voisin reprennent la typologie des équipements des parcs d'attractions et des expositions universelles. Le Musée de la mer et de la navigation, bâtiment contemporain s'inscrivant dans une filiation patrimoniale plus directe, flanqué de l'une des caravelles de Christophe Colomb reconstruites à l'occasion du 500<sup>e</sup> anniversaire, se voit pour sa part assigner une fonction mémorielle, mais il est doté d'une enveloppe d'architecture internationale à double peau qui ne contribue guère, depuis l'extérieur, à en comprendre l'objet. Quant au design des quais et des môles, à l'exception du mobilier urbain, du calepinage des sols et de l'implantation d'une double rangée de palmiers qui ont été pensés dans le moindre détail, il épouse pour l'essentiel l'espace des quais tels qu'ils préexistaient. L'ensemble paraît cohérent, si l'on oublie le « décor » de fond de scène qui marie, depuis les années 1960, les façades colorées de palais datant du XVII<sup>e</sup> siècle avec des piliers en béton massifs et le tablier de la *Sopraelevata*.

### *Une « immense accumulation de spectacles » ?*

Cette intervention relativement efficace n'efface pas les critiques qui pointent le caractère importé des références et « l'immense accumulation de spectacles »<sup>415</sup> : « Le port, le monde maritime, qui étaient directement vécus se sont en effet éloignés dans une représentation », juge ainsi le critique d'architecture François Chaslin.

« Que la ville devienne le lieu d'un certain spectacle (articulé à l'univers marchand mais pas seulement), les quais de Paris une plage, le Vieux Lyon un attrape-touristes, Prague ou Venise des parcs à thème, nous en sommes conscients. Que la ville en paraisse du coup plus heureuse, c'est probable. Mais Piano ne s'inquiétait-il pas, dans *Chantier ouvert au public*<sup>416</sup>, tout en se réjouissant du succès du centre Pompidou, de retrouver dans ces foules une attitude "marquée par l'ambiance de grands magasins, à la fois moutonnaire et velléitaire" ? »<sup>417</sup>

---

<sup>415</sup> F. Chaslin, (2005), *op. cit.*, p. 65. [Le critique fait référence ici à une célèbre expression de Guy Debord.]

<sup>416</sup> R. Piano, (1985), *Chantier ouvert au public*, Paris, Arthaud, 253 p.

<sup>417</sup> F. Chaslin, (2005), *op. cit.*

Cette « inquiétude » semble se traduire, sans doute inconsciemment, chez Renzo Piano, dans son projet de réaménagement du Porto Antico, par la coexistence de projets inspirés d'une continuité historique, comme en témoignerait le Magasin des Cotons, et de logiques relevant davantage du marketing territorial et d'une imagerie « mondialisée » issue du milieu maritime, comme le *Bigo* ou l'*Aquarium*.

« Le *Bigo*, belle structure blanche, huit bras d'acier reliés par des câbles et actionnés par des palans, supportant un ascenseur panoramique, évoque les grues disparues, les bras de déchargement des grands cargos, de même que les sculptures mobiles de Susumu Shingū, sont encore des voiles et des mâts de substitution. [...] L'*aquarium* évoque la forme d'un navire, trop explicitement. Ce n'est pas l'aménagement que je regrette, cette mise en contact plus facile des quais avec la vieille ville qui y déboule en plein soleil. Ni le ludique remplaçant les activités anciennes. Ce sont les signes plaqués sur cette mutation. »<sup>418</sup>

Le soin avec lequel Piano masque le dédoublement de la longue structure du Magasin des Cotons – dédié à la réalisation de parkings et de locaux techniques nécessaires au fonctionnement des équipements et des services installés dans l'ancien entrepôt – manifeste la conscience qu'a l'architecte de devoir gérer cette dualité, à la croisée des chemins entre le *genius loci* et la standardisation-adaptation des formes urbaines à la demande politique et sociale, en mixant formes urbaines endogènes et exogènes. Là non plus, le critique n'est pas convaincu :

« L'ancien entrepôt [...], sans âge, sans odeur, a été maquillé d'un enduit rose, la forme de ses baies rectifiée, sa hauteur rabotée de deux niveaux pour diminuer sa masse et sa silhouette découpée en fragments de hauteur légèrement différente, pour lui donner un faux air vernaculaire. »<sup>419</sup>

L'avis du maître d'ouvrage, dans cette affaire, est important. En réponse aux critiques de François Chaslin sur le « dévoiement de l'identité génoise vers une ville de consommation », Renato Picco<sup>420</sup> prend la défense du projet :

« Il me semble au contraire que le centre de la ville a été revitalisé depuis qu'il n'est plus séparé de la mer, qu'il a retrouvé ce lien fondamental perdu pendant sept siècles. Les Génois l'apprécient de façon tout à fait positive, comme le prouve le nombre croissant de visiteurs – 3,5 millions en 2003. Il y a certes parmi eux des touristes, mais les Génois sont heureux, grâce à la possibilité qu'ils ont de [...] se promener là, de visiter les équipements de loisirs, d'acheter un livre s'ils le souhaitent ou de faire jouer leurs enfants. »<sup>421</sup>

---

<sup>418</sup> F. Chaslin, (2005), *op. cit.*, p. 65-66.

<sup>419</sup> *Ibid.*

<sup>420</sup> Président de la société Porto Antico SpA de 1995 à 2006 et ancien président du groupe industriel Eridana Beghin Say. Il démissionnera à l'occasion d'un conflit avec l'Autorité portuaire de Gênes sur le retard pris par l'aménagement d'un centre commercial sur le Ponte Parodi.

<sup>421</sup> A. Masbounji (dir.), (2005), *op. cit.*, p. 51.

La permanence urbaine, voire la résilience de la ville, « réconciliée » avec son port, est l'une des dimensions du discours globalisant sur la recomposition du Porto Antico. Mais un discours peut en cacher un autre. Si la liaison se fait de nouveau, d'une manière à la fois physique et psychologique entre les deux parties du centre-ville, elle s'édifie sur les ruines du port de commerce, en manifestant « les signes d'un univers pseudo-maritime », selon l'expression de François Chaslin, que viendront renforcer les réalisations de la seconde partie de la récupération du Vieux Port, avec le musée maritime et le complexe hôtelier réalisé sur la Darsena. Elle s'accompagne également d'une nouvelle étape du transfert du port industriel sur des plates-formes artificielles, installées sans respect pour le paysage et pour les habitants face aux communes de Pra et de Voltri. Ces évolutions étaient certes prévisibles, tant pour des raisons de cohérence avec les réaménagements du Porto Antico que pour la nécessité de préserver la place portuaire de Gênes dans les recompositions générées par la conteneurisation à l'échelle méditerranéenne. Le port de Gênes aurait peut-être disparu de la carte des routes commerciales mondiales s'il n'avait su anticiper ce mouvement. Mais ce choix soulève de nombreuses questions sur la réalité de la permanence des formes urbaines fréquemment évoquée. La critique de Chaslin porte de nouveau : « Le travail de Piano recourt souvent à un mimétisme destiné à adoucir les chocs et à trouver dans le passé une justification des formes du présent. »<sup>422</sup>

La recomposition du Vieux Port de Gênes s'avère aussi efficiente – avec 1,2 millions de visiteurs par an, l'Aquarium serait l'un des « monuments » les plus visités (et les plus rentables) d'Italie – qu'ambivalente dans ses résultats formels, malgré les qualités urbaines des espaces libérés du stationnement automobile. Ces espaces peuvent répondre à la fois la demande sociale de promenade urbaine jusqu'à la mer et à l'organisation de « grands événements » à la mesure des ambitions des métropoles portuaires. Seule la présence de la *Sopraelevata* témoigne d'un passé moins glorieux. Toutefois, contrairement aux logiques développées à Marseille sous l'égide d'Euroméditerranée, par exemple, sa présence atteste de cette dualité caractéristique entre des espaces transformés, « lissés » et livrés aux marchands, et des espaces « résistants », fussent-ils par certains aspects disgracieux, qui offrent à l'imaginaire urbain et au regard sur le paysage portuaire de quoi s'employer. Que n'a-t-on imaginé en effet à la place et sur l'emprise de cette voie aérienne – tramway, circulations « douces », piétonisation ou activités ludiques éphémères – sans pour

---

<sup>422</sup> *Ibid.*



autant que la ville de Gênes ne parvienne à choisir, et sans doute à financer, l'option qui lui convienne le mieux. Il y a au fond dans cette indécision plus qu'un doute sur la voie à suivre, une sorte d'entre-deux, un « état des choses » qu'il convient peut-être de laisser... en l'état, ou peut-être encore l'idée selon laquelle les générations futures pourraient à leur tour s'en saisir et déterminer elles-mêmes les formes idéales de l'avenir.

### *Renzo Piano, un « héros » mystérieux*

Même s'il reconnaît volontiers le « mystère » qui entoure la personnalité de Renzo Piano qu'il sait « épris de Gênes, de Paris et de navigation », plus inspiré de littérature (Calvino) et de musique contemporaine (Boulez) que d'architecture vernaculaire, le critique Frédéric Edelmann met moins de distance avec le Prix Pritzker 1998 et trouve même à ses projets une vraie cohérence, sinon un véritable parfum d'urbanité, à laquelle son architecture contribue, grâce à une attitude de dialogue et une « approche sensible de l'urbain » :

« L'architecture de ce grand seigneur se résume en trois mots : invention, urbanité, sensibilité – ou, à l'italienne, *innovazione, città, poesia*. À Lyon, Berlin, Gênes, mais aussi dans des projets apparemment moins urbains, il avait déjà été confronté à la dimension de la ville. Or voici qu'il propose à Gênes la maquette d'un possible futur de la cité et de ses ports. »<sup>423</sup>

Il donne lui aussi la parole à la « défense », en l'occurrence à Renzo Piano, qui puise dans une veine que le critique qualifie lui-même d'« héroïque » :

« Il ne faut plus laisser le soin de faire la ville à ceux qui ne la connaissent pas, les politiques, les avocats, les voyous [*sic*]. Les architectes, qui connaissent l'ampleur et la réalité des problèmes à régler, hésitent souvent, par crainte de ne pas être à la hauteur, à s'atteler à cette dimension. Il ne faut s'en prendre qu'à nous-mêmes si nous évitons le risque de proposer des solutions. »<sup>424</sup>

Cet « héroïsme » que l'on retrouve dans la plupart des productions relatant la mutation de Gênes constitue l'une des clés de lecture de cette lecture prométhéenne du devenir urbain des métropoles portuaires, « dos au mur », « victimes de la crise », heureusement dotées d'un solide sens des situations, mais aussi de « héros positifs » à la hauteur des enjeux. Le « grand récit » fonctionne à plein, même s'il laisse parfois comme un goût déjà vu sur les rivages « recomposés » et les quais « reconquis », d'où l'on peine à percevoir l'ombre d'un doute :

---

<sup>423</sup> F. Edelmann, (2005), « Parcours », A. Masbouni (dir.), *op. cit.*, p. 74.

<sup>424</sup> Cité par F. Edelmann, *ibid.*

« Porto Antico, à Gênes, c'est un million de pièces détachées, de boulons, de détails. Et une idée, un espoir de ville [...]. Gênes, ma ville natale, a été, Braudel l'a bien dit, une capitale économique mondiale il y a trois siècles. À l'inverse de Venise, c'est une ville secrète, introvertie, ancienne comme le monde, structurée par cette histoire très forte. Ce caractère, j'ai voulu que les aménagements de Porto Antico le confirment. Le vieux port, transformé et reconquis par des équipements nouveaux et par la création d'espaces publics, est devenu un véritable morceau de ville. Je m'y promène avec plaisir parce que les gens aiment ce lieu, ils y ont le sourire. Là se poursuit une grande aventure, un projet de mutation qui a commencé sur le port et qui concerne l'ensemble de la cité. »<sup>425</sup>

Mais cela n'interdit pas d'y regarder de plus près, par exemple dans la périphérie ouest de Gênes, où l'on peut observer concrètement les conséquences de ces mutations assumées :

« Le nouveau port "de Voltri" est en réalité situé principalement sur la commune voisine de Pra, dont les habitants affirment avoir été sacrifiés par le développement du port. [...] Quelques immeubles anciens, bâtis sur les rochers, donnent en effet sur la mer, des barques bleues couchées à leur pied. Mais ce n'est plus qu'un cliché. Pra est coupé du large par une digue de plusieurs kilomètres, qui a permis précisément de créer le nouveau port. Les gens de Voltri, qui disposent encore d'un accès direct à la mer, ne redoutent qu'une seule chose : que le sort de Pra ne leur échoie. [...] Ce ne sont pas les cache-misère proposés par l'autorité portuaire – une piste cyclable à peine abritée par une rangée d'arbres étiques, un "parc urbain" désert et une piscine donnant sur les cuves à pétrole, que les ingénieurs qualifient, avec un humour involontaire, de "compensations sociales" – qui changeront la réalité. Les projets d'aménagement du port prévoient en effet [...] de combler par des remblais une darse inutilisée, ce qui permettrait de doubler sa capacité. »<sup>426</sup>



Fig. 42 : Le port à conteneurs de Voltri coupe le littoral urbanisé de la mer et contribue à isoler ses habitants – Photo DR

<sup>425</sup> R. Piano, (2005), « Éthique et stratégie pour une ville heureuse », A. Masboungi (dir.), p. 26.

<sup>426</sup> Cf. « Le parfum de Gênes », P. Gras, (2003), *op. cit.*, p. 155-156.

La critique la plus sévère vient, sans surprise, des habitants des quartiers eux-mêmes, dont les élus se font des porte-parole plus ou moins vindicatifs et cherchent à obtenir quelques compensations, comme l'explique Franco Maggi, ancien élu municipal et président de la circonscription Prà-Voltri :

« Nous voulions que le port et le travail qu'il apporte, mais aussi que la ville et sa qualité de vie, soient respectés. Ainsi est née la revendication de la *Faccia di rispetto di Prà* [« Une façade, un front de mer pour le respect de Prà »], qui exprime le refus de vivre dans des conditions dégradées et demande réparation pour les dommages déjà causés. Les citoyens se sont mobilisés, il y a eu des bateaux placés sur les voies ferrées, des blocages du port. [...] Finalement, un rapport à la mer a été rétabli, un territoire construit entre les conteneurs et la ville [...] La voie ferrée a été déplacée sur la mer et la route aménagée. »<sup>427</sup>

L'amertume des riverains reste perceptible, mais les transformations urbaines qui ont été négociées avec les aménageurs sont identifiées finalement de façon plus nuancée :

« Habitants de ce bord de mer, nous nous en sentons en quelque sorte "propriétaires", ou du moins responsables. Pour céder des morceaux de territoire, il faut des compensations qui améliorent la viabilité, les équipements, les services... C'est une question d'équilibre. Jusqu'il y a peu, les rapports entre le centre de Gênes et les périphéries étaient conflictuels, les habitants regrettant que tout se fasse au centre. Depuis, des actions de requalification importantes [ont été] engagées en périphérie, l'ensemble des citadins se sent concerné par ce qui est réalisé dans le centre et s'approprie ces aménagements [...] »<sup>428</sup>

Un point commun semble ainsi relier le « temps court », contraint, sinon éphémère, des projets d'aménagement et le « temps long » de l'histoire, c'est celui de l'espace mémoriel qui peut être partagé, à certaines conditions. Il est souvent invoqué pour légitimer des projets de rénovation urbaine peu soumis au débat initialement, mais sans lesquels les villes sont censées disparaître. Reste à pratiquer des formes d'inclusion sociale un peu plus volontaires... Suffit-il en effet d'affirmer que la ville de demain doit-elle « s'inspirer des leçons du passé sans nostalgie ni amnésie »<sup>429</sup> ? À l'œuvre pendant près d'une génération à Gênes, Renzo Piano aurait ainsi su « écoute[r] la mémoire des lieux et des hommes », une mémoire « sédimentée dans la ville existante »<sup>430</sup>. Assumer les mutations n'est donc pas faire table rase du passé, mais au contraire relever les défis de l'avenir : « Ces villes sont fragiles et vulnérables. Mais elles ne peuvent survivre sans changer. Changer en restant elles-

---

<sup>427</sup> F. Maggi, « Dignité et luttes urbaines », A. Masboungi (dir.), (2004), *op. cit.*, p. 88-89.

<sup>428</sup> *Ibid.*, p. 89.

<sup>429</sup> A. Masboungi (dir.), (2005), p. 13.

<sup>430</sup> *Op. cit.*, p. 14.

mêmes et, pour ce faire, utiliser leur énergie interne [...] »<sup>431</sup> Gênes serait ainsi, dans ses nouvelles formes urbaines, à l'image du « grand récit » qui a porté ses mutations : si différente, et pourtant toujours elle-même. Dans cette logique, le « grand récit » génois est-il si opérant dans sa contribution au renouvellement des formes urbaines et dans la construction d'une « nouvelle image » ? L'architecte démiurge doit en observer les effets avec quelque modestie, comme le suggère Renzo Piano :

« Un architecte, s'il a de la chance, peut apporter sa contribution à l'histoire ou au devenir de la cité. Encore faut-il que cette contribution soit d'échelle relativement modeste, qu'elle ne veuille pas surprendre à tout prix ni ne relève de l'acrobatie gratuite, du tour de force. Les villes sont très proches de l'organisme humain, à la longévité près. La médecine dont les villes ont besoin, c'est l'homéopathie, pas la chimie. Ce qu'il faut, ce sont des interventions légères mais constantes. »<sup>432</sup>

Cette intervention « homéopathique » paraît néanmoins sans commune mesure avec le choc revendiqué par les « grands récits » qui accompagnent généralement la mise en œuvre de mutations urbaines spectaculaires. Dans ce sens, et même si cela ne va pas sans contradictions, l'idée d'une « urbanité maîtrisée », « retrouvée », semble davantage en accord avec cette approche « légère », « discrète », « à l'échelle humaine », dont Gênes revendique la pérennité historique, loin d'une mondialisation brutale aux effets mécaniques et indifférenciés. Mais cette « légèreté » ne doit pas ignorer les bouleversements culturels ou sociaux plus profonds que toute opération de mutation de cette ampleur ne manque pas de générer. La cité ligure, autrefois si rebelle, n'a-t-elle pas payé trop cher ce changement de paradigme, ce passage d'une économie industrielle à la « nouvelle économie » du tertiaire, du tourisme et de l'*entertainment* qui séduit tant aujourd'hui investisseurs et visiteurs, mais gomme de fait les autres dimensions de l'urbanité portuaire et de l'identité locale ? Gênes a été et reste un paradoxe vivant, tirant de ses difficultés l'essence de la dynamique nécessaire pour innover, hier en matière de navigation ou de techniques bancaires, demain pour imaginer un futur « désirable ». Loin d'être alignée sur des paramètres socio-économiques stéréotypés, la ville présente des caractéristiques d'adaptation qui lui seront utiles pour ne pas subir les prochaines étapes de la globalisation et leur catalogue de formes standardisées. « Corps fragile [...], mentalité élastique, adhérant aux exigences de son temps [...], monstre d'intelligence et parfois de dureté »<sup>433</sup>, sa capacité de survie semble intacte – c'est ce que d'autres nomment « résilience »...

---

<sup>431</sup> *Ibid.*

<sup>432</sup> *Op. cit.*, p. 17.

<sup>433</sup> F. Braudel, (1966), *op. cit.*

Le « grand récit » génois de la reconquête du port n'est pas euphorique, car d'une certaine façon marqué par la conflictualité de son histoire et par le doute qui a souvent découlé des choix stratégiques – et les a même parfois paralysés. Un récit plus équilibré reste à écrire, dans ce contexte d'incertitude que la mondialisation semble nourrir. Pour sa part, l'urbaniste Bernardo Secchi n'était pas complètement en accord avec cette analyse. Il appartient aux municipalités, affirmait-il en substance en 2004, de développer une vision du futur à long terme en ne se laissant pas prendre au piège de l'incertitude. Car, estimait-il, « les puissants ont des certitudes, seuls les moins puissants vivent dans l'incertitude »<sup>434</sup>.

---

<sup>434</sup> B. Secchi, « La leçon de Gênes », A. Masbouni (dir.), (2004), *op. cit.*, p.112.



Fig. 43 et 44 : Le Porto Antico de Gênes au milieu des années 2000 – Photos © P. Gras





### 3. Le Havre, ville et image reconstruites

À l'échelle de l'histoire, Le Havre, à l'inverse de Gênes, est une ville de fondation relativement récente, détruite et reconstruite à deux reprises, dont l'histoire n'épouse que fort peu les contours des cités historiques traditionnelles. Sa construction fut décrétée par François 1<sup>er</sup> en 1517 pour remédier l'ensablement du port d'Harfleur, situé sur l'estuaire de la Seine. La recherche d'un nouveau site, « lieu de Grasse reconnu comme le plus propre et le plus aisé de la côte pour faire un Havre auxquels [les] navires puissent aisément arriver et assurément séjourner »<sup>435</sup>, est confiée au capitaine de la ville d'Harfleur, Guyon Le Roy. Pour le choix du site du Havre, celui-ci privilégie la demande du roi, c'est-à-dire construire un port, qui conditionne le choix de cette zone marécageuse protégée par un cordon de galets qui se prête beaucoup moins à la construction d'une ville. François 1<sup>er</sup> confirme ce choix et l'assortit d'une décision non moins historique, celle d'y bâtir également « une forteresse et ville close pour y loger les marchands »<sup>436</sup>.

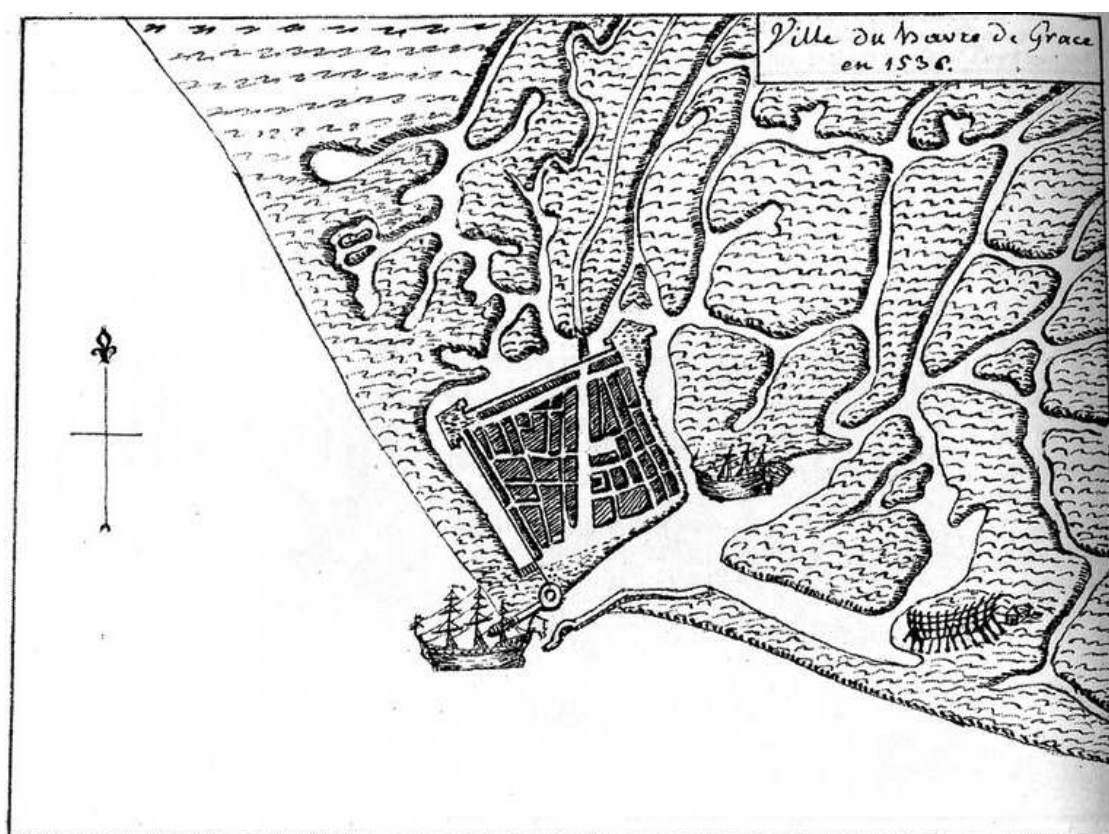


Fig. 45 : Ville du Hâvre de Grâce en 1536, anonyme, coll. D. Lefèvre-Toussaint – DR

<sup>435</sup> Archives municipales du Havre (AMH), fonds ancien Merval, documents relatifs à la fondation du Havre.

<sup>436</sup> AMH, *op. cit.*

### *Un plan « définitif » lentement mûri*

Toutefois, il n'apparaît pas qu'un plan vraiment rigoureux ait été établi pour la construction de cette ville neuve, et Guyon Le Roy s'y essaie même aux joies de la spéculation immobilière en tentant d'acheter, à l'intérieur des futurs remparts, les terrains appartenant aux habitants d'une paroisse, aux dépens de laquelle la cité serait créée<sup>437</sup>. Toutefois, le Parlement de Rouen, soucieux des intérêts de son propre port, le condamne à restituer ces terres. François 1<sup>er</sup>, après avoir racheté le territoire de la cité en 1532, confie en définitive à un ingénieur italien originaire de Sienne, Jérôme Bellarmato, d'édifier ladite ville selon un plan orthogonal subdivisé en rues et en venelles destinées aux égouts, établi pour une ville de taille modeste. Mais dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, cette cité s'avère trop à l'étroit entre ses remparts. Vauban propose un bassin à flot à l'est du port et l'agrandissement de la ville au sud de l'avant-port. Ce plan n'est pas retenu, de même que ceux d'autres ingénieurs du roi qui explorent toutes les possibilités du site, sans plus de succès. Il faut attendre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que « le net essor du commerce de la place du Havre est gravement entravé »<sup>438</sup>, pour qu'un plan considéré comme « définitif » soit établi sous l'égide de François-Laurent Lamandé, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui le présente à Louis XIV lors d'une visite au Havre en 1786. Bien que la mise en œuvre de ce plan ait été retardée par la Révolution française, le plan Lamandé a été globalement appliqué, à l'exception de l'agrandissement de la cité prévu autour de la citadelle. Un bassin du commerce est creusé sur les anciens fossés, les remparts étant repoussés au nord, et une grille orthogonale est mise en place autour. L'achèvement de ce plan ne date cependant que de 1838, soit plus d'un demi-siècle plus tard.

Avant sa destruction, en 1944, le centre-ville du Havre associait ainsi deux secteurs bien différenciés entre le port, au nord de l'estuaire de la Seine, et la falaise qui amorce le Pays de Caux, au-dessus de ce qui s'appelle aujourd'hui encore le « Petit Nice ». Le centre proprement dit correspondait à la ville neuve de François 1<sup>er</sup>, augmenté d'un nouveau quartier construit à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. « Cette cité, consciente de sa création récente, ne nourrissait pas de nostalgie de son passé et se voulait ouverte sur l'avenir. Ainsi, à chaque étape de son développement ont été

---

<sup>437</sup> *Ibid.*

<sup>438</sup> Claire Étienne-Steiner, (1994), « Le Havre, villes neuves, plans de ville », Patrick Dieudonné (dir.), *Villes reconstruites, du dessin au destin* (vol. 1), Ville de Lorient/Institut de géoarchitecture, Paris, L'Harmattan, p. 259.

établis une multitude de plans pour une transformation radicale »<sup>439</sup>. En général, c'est l'agrandissement du port qui prime, favorisé par les plans d'ingénieurs. Mais les besoins des entrepreneurs et des négociants, toujours plus influents, comme ceux des élus, visent à produire une ville plus conforme à leurs attentes. À la demande la ville de Havre, une commission spéciale est chargée, en 1837, de présenter un nouveau « plan définitif », entre approfondissement du plan Lamandé et « floraison de contre-projets venus de tous les horizons : cafetier, avocat, marchand-drapier... »<sup>440</sup>. Tout le monde, en particulier chez les commerçants et les entrepreneurs, semble avoir un avis sur la question :

« Le projet de Mongrard, entrepreneur de travaux publics, est le plus grandiose et le seul à vocation purement urbanistique : à l'est, une gigantesque ville en éventail s'articule autour de bassins implantés perpendiculairement les uns aux autres. »<sup>441</sup>

En définitive, les réflexions engagées vont contribuer à considérer l'extension de la cité comme secondaire par rapport à celui du port, ce qui va peser sur l'avenir de la ville. Le Second Empire se charge de dénouer la question lorsque Napoléon III, en 1852, décide de supprimer les remparts, de les remplacer par une ceinture de forts et d'annexer une partie des communes qui s'étendent jusqu'à la falaise. Un nouveau partage du territoire entre le port, qui peut s'agrandir sur l'estuaire et à l'est, et la cité, qui peut enfin s'étirer vers la mer. Quelque trois siècles se sont ainsi écoulés entre les premiers projets d'extension et leur concrétisation, incluant l'émergence désordonnée de projets à caractère plus ou moins utopique. Mais cette « seconde naissance » du Havre profite davantage au port, qui voit pour l'essentiel ses besoins satisfaits. Cette constante se poursuivra au cours du siècle suivant. Côté ville, dans un mouvement haussmannien qui se généralise en France, on tire quelques boulevards sur l'emprise des remparts détruits, et l'on déplace les bâtiments publics et les casernements le long de l'un d'entre eux, le boulevard de Strasbourg, qui s'étend désormais de la gare ferroviaire à la mer. D'autres projets postérieurs à la démolition des remparts restent lettre morte, y compris celui de l'architecte Jean Drevet qui, en 1882, s'efforce de repenser complètement la ville « en taillant de larges avenues dans un tissu urbain pourtant déjà constitué »<sup>442</sup>.

---

<sup>439</sup> *Ibid.*

<sup>440</sup> *Op. cit.*, p. 261.

<sup>441</sup> *Ibid.*

<sup>442</sup> *Op. cit.*, p. 262.

*Des utopies non réalisées à l'« invraisemblable table rase »*

Cette situation n'est pas complètement satisfaisante pour une ville saisie d'autant d'utopies au cours de sa jeune histoire, comme l'explique sans ambages une nouvelle commission, celle de la Société havraise d'études diverses, qui s'autosaisit d'un projet d'embellissement de la ville à l'issue de la Première Guerre mondiale. Son jugement est sévère lorsqu'elle constate que Le Havre reste une « ville récente » où, en dehors des quartiers Notre-Dame et Saint-François, rien n'a changé depuis la démolition des fortifications :

« À cette époque, tout était possible, on pouvait tailler en plein drap, rien n'entravait l'exécution des plans les plus audacieux [...] [la ville] aurait pu être une des plus jolies et des plus agréables villes de France. Malheureusement, il semble que ceux qui ont présidé à l'élévation du nouveau Havre n'ont vu que des intérêts immédiats, ils n'ont pas eu l'esprit large, la vision nette de l'avenir. Nous en subissons les conséquences. »<sup>443</sup>

À partir des années 1930, la municipalité réfléchit à de nouveaux projets de réhabilitation et d'aménagement. Cette fois les plans proposés ne tiennent plus compte que de la ville, car le port, transformé en Port autonome au plan juridique, vit sa vie de son côté. Le besoin de logements neufs se fait fortement sentir. Promoteurs immobiliers et architectes prennent le relais des ingénieurs. En 1934, la compagnie de répartition des crédits envisage ainsi la construction d'habitations à bon marché (HBM) de cinq ou six étages, une hauteur que le maire de l'époque, Léon Meyer, trouve excessive. L'état de la vieille ville est néanmoins déplorable. Il s'agirait même de quartiers parmi « les plus densément peuplés et les plus insalubres de France »<sup>444</sup>. Toutefois, au moment où l'on prescrit de démolir des îlots entiers, comme dans le quartier Saint-François, la prise de conscience du fait qu'il existe un patrimoine architectural havrais particulier se traduit par la création d'une Société des amis du Vieux Havre, qui rejette ces démolitions. La guerre met fin d'une certaine façon à ces spéculations, mais d'une manière beaucoup plus radicale que ces amis du patrimoine ne le craignaient, sous la forme, selon l'expression de l'écrivain et ethnologue Michel Leiris, d'une « invraisemblable table rase »<sup>445</sup>.

Les destructions subies par la ville sont parmi les plus sévères infligées à la France, en raison de l'importance stratégique du port normand. Les Alliés craignaient que les troupes allemandes ne s'y replient massivement et forment une importante « poche »

---

<sup>443</sup> Société havraise d'études diverses (1919), rapport « Aménagement et embellissement du Havre » présenté par Gustave Bouchard, cité par C. Étienne-Steiner, (1994), *op. cit.*, p. 263.

<sup>444</sup> C. Étienne-Steiner, (1994), *ibid.*

<sup>445</sup> M. Leiris, (1946), *L'âge d'homme*, Gallimard, rééd. 180 p.

de résistance à quelques heures de Paris. Tout le centre-ville et la majorité des quartiers furent anéantis en quelques heures sous 11 000 tonnes de bombes explosives et incendiaires. 12 500 immeubles furent détruits, laissant 80 000 sans abris et 5 000 morts civils, soit le dixième de la population restée sur place. Sur les 150 hectares de la zone dévastée, il ne restait aucun immeuble susceptible d'être restauré, hormis deux églises. Quant au port, il était également anéanti, une seule grue fonctionnait encore et 300 épaves l'encombraient<sup>446</sup>.



Fig. 46 : Le Havre : le bassin du Roi détruit en 1944 – Photo CPA, tous droits réservés

Alors qu'à chaque étape du développement de la ville, nombre de projets avaient été formulés à partir de l'existant, productions d'ingénieurs marquées par les besoins d'extension du port et les exigences des négociants, les tragiques bombardements de septembre 1944 ont fait place nette. Les plans antérieurs destinés à une ville adaptée aux besoins d'une économie prospère tournée vers l'Amérique, dont elle est alors « la première frontière »<sup>447</sup>, portaient la marque utopique de la « cité idéale ». On pouvait par conséquent imaginer que cette utopie en marche soit en facilitée par cette « table rase », en dépit de la prise de conscience tardive des qualités que présentait le patrimoine de la vieille ville avant sa quasi-disparition et malgré le traumatisme subi

<sup>446</sup> J. Tournant, (1953) ; J. Abram, (1994) ; A. Frémont, (2009).

<sup>447</sup> Selon l'expression d'Armand Frémont, (2009).

par une population sous le choc. Mais la reconstruction, confiée à Auguste Perret, va prendre un tour inattendu pour les Havrais, répondant certes à cette demande de retour à une sorte de prospérité planifiée – une utopie somme toute raisonnable –, mais adoptant des formes et, pour l’essentiel, un matériau, le béton, auxquels la plupart d’entre eux n’étaient pas accoutumés. Leur réaction, hostile au départ, construira une sorte de déni collectif de la modernité que seule l’inscription par l’Unesco au Patrimoine de l’Humanité, soixante ans plus tard, viendra rééquilibrer au bénéfice d’une nouvelle image.

### *Reconstruction et non « ville nouvelle »*

La désignation d’Auguste Perret comme architecte en chef de la reconstruction du Havre, qui intervient le 1<sup>er</sup> février 1945, tient de tout sauf du hasard. Dès le printemps 1944 – avant la destruction complète de la ville, donc –, un groupe d’architectes, disciples ou anciens élèves de Perret<sup>448</sup>, font appel à lui pour prendre la direction d’un futur « atelier de reconstruction » et proposer un projet d’ensemble. Selon eux, un programme complet de reconstruction est inévitable – la ville a déjà souffert de bombardements en 1940 – et il faut à tout prix éviter une politique du coup par coup. « Nous pourrions apporter à la reconstruction de nos villes l’Esprit et la Foi qui animaient les bâtisseurs de Cathédrales », écrivent-ils à Auguste Perret, dans une lettre datée du 4 mai 1944, où majuscules et superlatifs sont de mise. L’ampleur des destructions ne fait qu’activer leur enthousiasme. Les contacts pris avec le ministère de la Reconstruction et de l’urbanisme (MRU) en novembre 1944 aboutiront, deux mois plus tard, à la nomination officielle de Perret. Durant l’été qui suit sa mise en place, l’atelier Perret engage un travail collectif destiné à élaborer un plan général de la ville, dans une logique se situant toutefois à l’opposé du foisonnement des projets conçus aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Si les projets font preuve d’une incontestable audace, le plan définitif se situera finalement en retrait. Deux conceptions s’affrontent au sein de l’atelier, avec des positions plus ou moins radicales concernant la trame urbaine et la densification par la hauteur – avec une série de tours monumentales sur le front mer sud et le bassin du commerce, notamment. En 1946, un premier plan dit « définitif » est proposé qui organise une trame urbaine parallèle au bassin du commerce avec de très larges îlots de cent mètres de côté. Accédant à la demande des habitants, le tracé tient compte des boulevards existants, qui viennent couper à l’oblique les nouveaux îlots, entraînant des problèmes de

---

<sup>448</sup> Notamment Jacques Guilbert et Pierre Edouard Lambert. Cf. J. Abram, (1994), « Aux origines de l’atelier du Havre », P. Dieudonné, *Villes reconstruites, du dessin au destin*, op. cit., p. 96.

jonction. Mais ce faisant, l'atelier Perret enterre les utopies et reprend l'essentiel des tracés antérieurs du quartier neuf de l'ingénieur Lamandé.

« L'impression de "table rase" que donnait le centre-ville était illusoire. Malgré l'aplanissement des déblais qui a fait remonter le sol de 80 centimètres, les grandes caractéristiques de la ville détruite ont été préservées. Nombre de rues ont bien disparu ou ont changé d'emplacement grâce au remembrement [...] qui a permis de réduire la surdensité d'avant-guerre. Mais il a été impossible d'annihiler complètement la ville détruite sauf, comme l'avait présenté Auguste Perret au conseil municipal le 26 septembre 1945, à construire une plate-forme mettant les voies de circulation à 3,50 mètres au-dessus du sol naturel, par conséquent indépendantes du tracé ancien. »<sup>449</sup>

La possibilité de la « table rase », comme le souligne Joseph Abram, qui instruira dans les années 2000 le dossier de candidature de la Reconstruction du Havre auprès de l'Unesco, supposait la mise au point d'une méthodologie que Perret n'avait jamais encore pratiquée. Elle lui avait ainsi été refusée pour l'exposition de 1937 de Paris au Trocadéro, avec le projet de « Champs-Élysées de la rive gauche »<sup>450</sup>. Une telle problématique était de fait « étrangère au classicisme structurel »<sup>451</sup>, et cette occasion manquée lui fut reprochée par Le Corbusier, qui fut l'élève de Perret avant de le critiquer sévèrement.

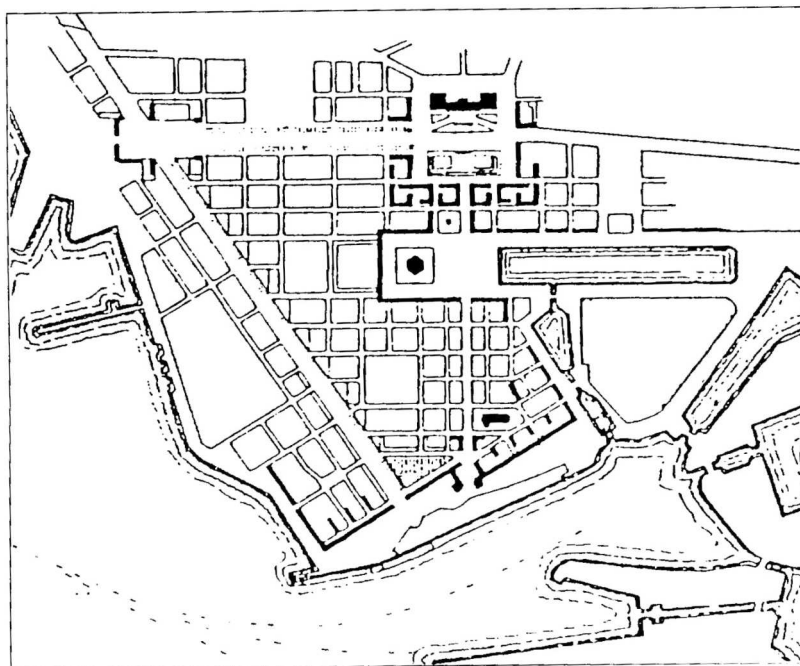


Fig. 47 : Plan dit « définitif » de la reconstruction du Havre par A. Perret - *Technique et architecture*, 1951

<sup>449</sup> P. Branche, (1994), « L'organisation du sous-sol des villes: le cas du Havre », *Technique & Architecture*, cité par C. Étienne-Steiner, *op. cit.*, p. 265.

<sup>450</sup> J. Abram, (1994), *op. cit.*, p. 106-107.

<sup>451</sup> J. Abram, (1985), *Perret et l'école du classicisme structurel (1910-1960); une école et son maître*, École d'architecture de Nancy, Secrétariat de la recherche architecturale, 136 p.



Au Havre, le centre-ville est rebâti au niveau du sol et les bassins intérieurs du port sont conservés. Il s'agit donc bien d'une reconstruction et non d'une ville nouvelle. Cependant, cette stratégie de reconstruction va entériner le divorce entre la ville et le port déjà amorcé au XIX<sup>e</sup> siècle. Ils se reconstruisent bientôt chacun de leur côté, en dépit d'imbrications spatiales et foncières évidentes. Certes, « la reconstruction du port, ravagé par les bombardements, est prioritaire, mais c'est l'affaire du Port lui-même »<sup>452</sup>. Perret doit surtout négocier avec ses interlocuteurs (la municipalité, le MRU et les détenteurs de droits de propriété), l'homogénéité des constructions neuves, à la mesure des 6,24 mètres de la trame constructive, plutôt répétitive, qui sera reproduite sur l'ensemble du centre-ville, et la prégnance de son matériau de prédilection, le béton, « même s'il est très subtilement décliné selon les îlots et les architectes »<sup>453</sup>. Seule concession apparente à l'historicisme, Auguste Perret autorise la reconstruction du quartier Saint-François – où sont concentrés les principaux édifices historiques rescapés des bombardements, classés dès 1946 à l'initiative des Amis du Vieux Havre – « selon la tradition de la ville », en brique et en ardoise, à la grande déception des Modernes les plus intransigeants. Cette conclusion peut paraître paradoxale par rapport à l'utopie annoncée, mais elle est en fin de compte cohérente

« [...] dans une ville qui s'est toujours projetée dans l'avenir, cette conclusion est logique. C'est en effet la destruction totale du centre-ville ancien, tout dégradé qu'il ait été, qui a fait prendre conscience aux Havrais qu'il avait existé au moment même où ils en étaient dépossédés. Cette perte a paré la ville ancienne d'une valeur quasi mythique qui explique les réticences des Havrais devant la reconstruction de Perret. Toutes les concessions faites pour retrouver les repères de la ville ancienne ne leur ont pas suffi »<sup>454</sup>.

### *La figure tutélaire de Perret dans le « grand récit » havrais*

« De notoriété, les opinions d'Auguste Perret étaient définitives »<sup>455</sup>. Pour manquer sans doute un peu de nuance, cette définition du « patron » de la reconstruction du Havre est juste. Au moment où, avec une équipe bien plus jeune que lui, il entreprend le dernier grand chantier d'une longue carrière, commencée à la fin du siècle précédent, il est âgé de 71 ans. C'est un homme de convictions, un « intellectuel constructeur », selon l'expression de Joseph Abram<sup>456</sup>. Pilier de l'entreprise familiale

---

<sup>452</sup> C. Étienne-Steiner (1994), *op. cit.*, p. 264.

<sup>453</sup> *Op. cit.*, p. 266.

<sup>454</sup> *Op. cit.*, p. 267.

<sup>455</sup> Jean Prouvé, (1974), « Perret », *Domus* n°534, mai, p. 16-20.

<sup>456</sup> J. Abram, (2010), *Auguste Perret*, Paris, Éditions du Patrimoine/infolio (coll. Carnets d'architectes), p. 21.

de construction, artiste du béton, enseignant, président de l'Ordre des architectes, il a mené une carrière quasi parfaite, tout juste ternie par le soupçon de collaboration de son entreprise avec la Marine nationale et l'organisation Todt pendant l'occupation allemande, accusation dont elle a été blanchie à la Libération<sup>457</sup>. Il a noué très tôt avec les techniques constructives et le béton une relation presque fusionnelle, au point d'anticiper, dès 1900, le potentiel de ce matériau, avec toute l'évolution structurale qui en découlera. Lorsqu'il prend en charge l'avenir du Havre, Perret maîtrise parfaitement son approche structurale, et il entend bien l'appliquer. Sans rien céder sur ses acquis, il devra cependant composer avec la réalité d'une population attachée aux formes anciennes et à des modes constructifs issus de l'architecture vernaculaire normande. « Inspiré par le béton armé », selon l'expression de Jean Prouvé, Perret prend à contre-pied les attentes, mais il est soucieux de créer une architecture « qui restera ». Près d'un demi-siècle plus tard, lorsque la ville du Havre instruit le dossier de candidature à l'Unesco, elle se heurte à cette réalité d'une reconstruction en voie de patrimonialisation, mais sans appropriation par ses habitants.

Le « grand récit » havrais des années 2000 repose sur cette ambiguïté. S'il possède un acteur privilégié (Perret) et un espace cohérent (le centre-ville reconstruit), dont l'adéquation n'est pas contestable en matière de communication, ce récit repose en effet sur une histoire controversée. Ceci d'autant plus que la nouvelle majorité municipale qui le porte, dépassant la réticente d'origine des élites envers le « béton triste d'une ville communiste »<sup>458</sup>, doit se charger de le réhabiliter aux yeux des Havrais. Le dossier est intelligemment construit et il permet au Havre d'obtenir le précieux sésame de la part de l'Unesco en juillet 2005. Un effort de pédagogie et de communication doit être entrepris, car beaucoup de Havrais sont stupéfaits et ne comprennent pas cette décision d'inscrire le centre reconstruit au Patrimoine de l'humanité. Ce qui a été déterminant dans cette inscription longuement mûrie, c'est assurément le changement de regard intervenu au tournant du XXI<sup>e</sup> siècle grâce à la mise en place d'une ZPPAUP<sup>459</sup>, en 1995. Il a su emporter l'adhésion des élus, au premier rang desquels Antoine Rufenacht, maire de 1995 à 2010, qui a assumé le fait que la modernité insufflée par Auguste Perret soit devenue une « composante assumée de l'identité havraise ». Mais il a fallu surtout en convaincre les Havrais

---

<sup>457</sup> Perret a néanmoins été élu à l'Académie des Beaux-Arts en février 1943, ce qui lui a valu les compliments de Le Corbusier pour sa « vie modèle de constructeur et d'artiste, éclairée par la probité » (Lettre à A. Perret datée du 4 mars 1943).

<sup>458</sup> Cf. Pascal Viot, *Libération* du 2 février 2001.

<sup>459</sup> Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (aujourd'hui AVAP).

eux-mêmes et leur permettre d'apprécier les qualités d'un urbanisme à grande échelle et d'une composition que l'on ne retrouve que rarement dans la typologie des « grands ensembles » à laquelle on la ramène – à tort – parfois. On prendra alors conscience des atouts de la reconstruction havraise et des réalisations postérieures comme « Le Volcan », dû à l'architecte brésilien Oscar Niemeyer (livré en 1982 et rénové en 2015). Cette distinction a eu, parmi d'autres mérites, celui de mettre en exergue la contribution de l'architecture moderne à l'identité havraise. Toutefois,

« l'inscription n'est pas une fin en soi, ce qui est essentiel, c'est l'appropriation sociale et l'adhésion de la population qui vit à proximité, ou à l'intérieur même du patrimoine s'il s'agit de logements »<sup>460</sup>.

L'évolution urbaine de la ville et son identité épouseront d'ailleurs de plus en plus les formes de l'architecture contemporaine, tout en préservant certains éléments du patrimoine industriel des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, au bénéfice d'une ville plus hybride. Le « grand récit » de la Reconstruction du Havre constitue l'une des étapes majeures du changement d'image de la ville. Mais on ne peut pas, à proprement parler, évoquer l'instrumentalisation de l'œuvre de Perret, tant sa reconnaissance, tardive pour certains, s'est faite en grande partie à contre-courant localement. S'agit-il d'un alignement sur les attentes de la compétition internationale entre les métropoles telle que la globalisation est censée la suggérer avec insistance ? Il n'est pas certain que cette logique s'impose lors de cette étape de patrimonialisation active, car une nouvelle dimension du « grand récit » havrais vient s'installer dans le paysage lors de la consultation du Grand Paris, lancée en 2008 par le président de la République Nicolas Sarkozy, qui venait juste d'être élu.

### *De l'inscription Unesco à la Seine Gateway*

À cette occasion, en effet, en accord avec la municipalité du Havre, l'architecte Antoine Grumbach redécouvre une analyse bien connue, presque un lieu commun, sous la forme d'une phrase attribuée à Michelet : « Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue. »<sup>461</sup>

« Avec la Vallée de la Seine, la mobilisation d'un imaginaire collectif métropolitain peut s'inscrire avec évidence dans un développement linéaire qui accompagnera le fleuve de Melun au Havre. L'identité géographique recoupe ici un territoire riche en histoire. Si la pertinence économique s'est quelque peu dissoute, les fondamentaux portuaires, agricoles et industriels persistent avec leurs bassins de main d'œuvre.

(...)

---

<sup>460</sup> J.-D. Jeanneret, cité par P. Gras, (2010), *Urbanisme*, hors série n°37, p. 67.

<sup>461</sup> Jules Michelet, (1840), *Histoire de France*, vol. IV, Paris, Hachette, p. 33.

Aujourd'hui, les réseaux de transport et de distribution constituent l'armature et la condition d'un développement harmonieux. L'eau, le fer et la route tressent, dans la vallée de la Seine, les bases d'un schéma cohérent de distribution en proie à une relative inefficacité qui peut et doit être surmontée, de Paris au Havre. La présence de massifs boisés importants constitue le cadre d'une Ville Parc exceptionnelle où se tissent les ensembles résidentiels, industriels et naturels le long de la vallée. Une forme urbaine durable d'une richesse exceptionnelle existe, il suffit de la mettre en valeur. [...] La grande métropole du XXI<sup>e</sup> siècle est déjà là. Son organisation linéaire favorise les déplacements, son port et ses territoires agricoles complètent les dispositifs de l'Agglomération Parisienne. »<sup>462</sup>

Sur la base de cette analyse et d'études relativement approfondies la nourrissant, une stratégie de promotion et de communication efficace « repositionne » Le Havre et son port dans un axe prometteur, celui qui associe désormais les agglomérations et les autorités portuaires de Paris, de Rouen et du Havre dans une même perspective. Tant et si bien que ces trois autorités portuaires décident de fusionner leurs activités en janvier 2012, de façon à peser un poids suffisant par rapport à leurs puissants voisins du *Northern Range* – Anvers, Rotterdam, Brême ou Hambourg – en particulier pour le développement du traitement des conteneurs et des activités logistiques dans un hinterland élargi, sous le nom d'Haropa. De son côté, l'agence d'urbanisme de la région havraise et de l'estuaire de la Seine, se basant sur notamment sur les exemples éclairants de Londres et d'Anvers, avait proposé, dès 2011, un « modèle ouvert de développement et de partage », la *Seine Gateway*<sup>463</sup>.

« L'objectif général est de faire de la vallée de la Seine un territoire emblématique des flux, car le flux, c'est de la richesse, et des ruptures de charges peuvent créer de la valeur ajoutée. L'ambition est d'être un territoire à haut niveau de services pour les entreprises et pour les personnes [...], ce qui nécessite la création d'un système de flux immatériels support des flux matériels, soit l'intelligence des systèmes »<sup>464</sup>.

Le propos, très économique, voire technocratique, qui accompagne cette mutation vers un « système de flux » se situe au cœur de la logique de globalisation. Antoine Grumbach, dans son projet pour le Grand Paris, a esquissé d'emblée une démarche d'intégration en postulant que Paris, « ville-monde », doit impérativement se constituer une façade maritime qui ne peut être que l'agglomération havraise et, au-

---

<sup>462</sup> Extrait du site web de l'atelier Grumbach et associés - <http://www.antoinegrumbach.com/actualite/dossiers/grand-paris-2.asp>

<sup>463</sup> La démarche *Seine Gateway*, engagée à l'initiative de l'AURH, a été soutenue par un groupe de travail partenarial associant les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen, Ports de Paris, Ports Normands Associés, Voies Navigables de France, les Régions de Haute et Basse-Normandie, Logistique Seine Normandie et les agences d'urbanisme de l'Axe Seine.

<sup>464</sup> « Projet Seine Gateway, construction d'un hinterland intelligent », FNAU, (2011), *op. cit.*, p. 34.

delà, la métropole multipolaire qu'elle constitue avec les agglomérations de Rouen et de Caen. Les concours ultérieurs, lancés en lien avec les maires des trois villes, sur le thème « Réinventer la Seine »<sup>465</sup>, ont été conçus en partie pour contrebalancer l'échec de la consultation du Grand Paris – qui ne s'est guère traduit par des résultats concrets en dehors des enjeux de transport propres à l'agglomération parisienne – et remettre dans le jeu collectivités locales et équipes d'architectes.

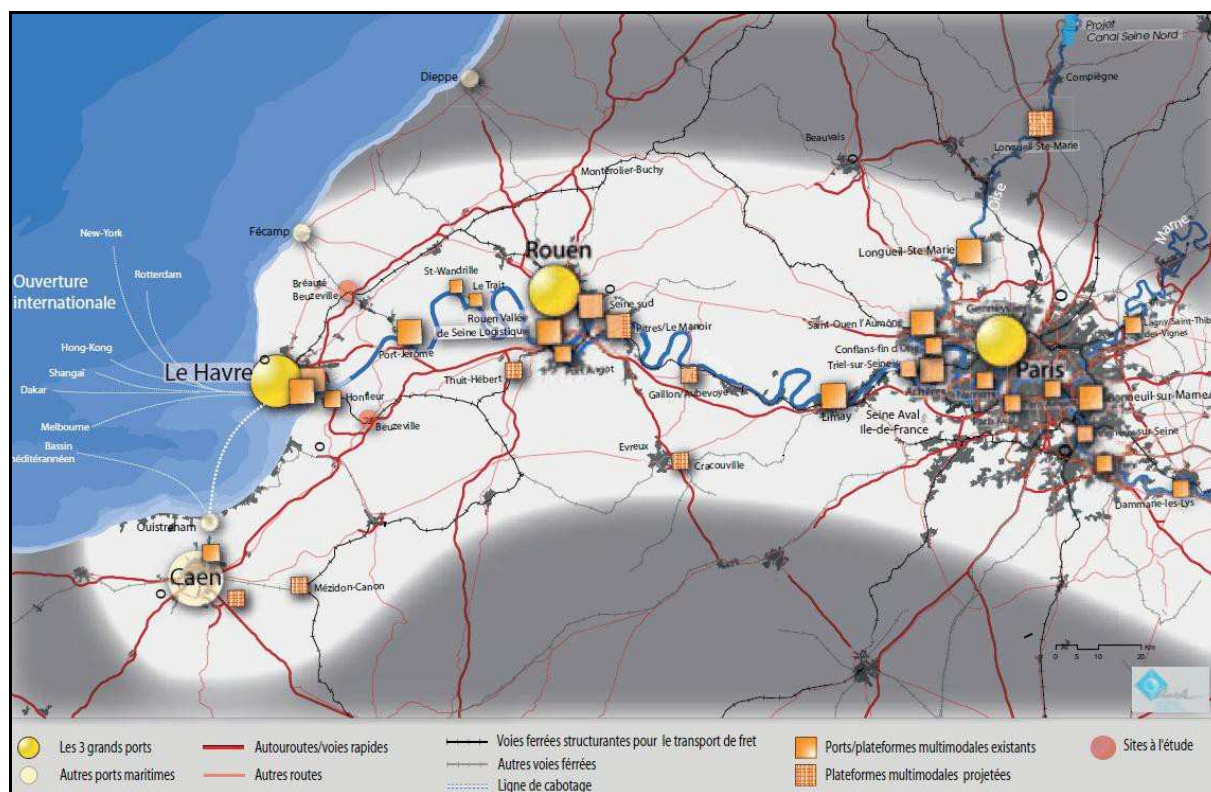


Fig. 48 : La Seine Gateway, une perspective à moyen terme pour Le Havre – Source : AURH

L'ensemble de ces consultations et de projets a eu pour effet, en définitive, de produire un discours articulé autour de la problématique local/global, le « global » étant considéré comme devant permettre au « local » de se « mettre à niveau », de s'intégrer dans une dynamique internationale caractérisée par l'accélération des échanges et des flux, et de tirer le territoire « vers le haut ». Comment cette « mise à niveau » se traduit-elle en termes de formes urbaines dans une ville formatée par la Reconstruction, que la reconnaissance Unesco a en quelque sorte sacralisée, avec un port vivant sa vie à distance ? L'analyse de plusieurs projets emblématiques des vingt dernières années permet d'interroger plus précisément cette dimension.

<sup>465</sup> Programme lancé en 2016 - <http://www.reinventerlaseine.fr/>



### *Formes et fonctions*

Au cours des années 2000, deux bâtiments ont offert aux espaces urbains du port du Havre une sorte de planche de salut, après le départ des grands équipements sur le site de « Port 2000 »<sup>466</sup> et face au processus de paupérisation du quartier de l'Eure voisin : la transformation des docks Vauban, les plus anciens du Havre, par l'agence Reichen & Robert, et la réalisation, non loin de là, d'un espace nautique remarquable, les Bains des Docks, par Jean Nouvel. Ils répondent à des objectifs différents, mais ils s'efforcent également d'exprimer un vocabulaire architectural qui leur soit propre.



Fig. 49 : Les anciens Docks Vauban transformés en équipement commercial (2002-2008) – DR

Commencée en 1846, la construction des *docks-entrepôts Vauban* s'est étalée sur quatre décennies jusqu'en 1884. Ces premiers docks réalisés en France étaient utilisés pour entreposer les marchandises en transit comme le coton, le café et les épices. Ils ont survécu aux bombardements de la Seconde Guerre mondiale. Les bâtiments (60 000 mètres carrés couverts) ont été réhabilités et transformés par l'agence d'architectes Reichen & Robert, qui a opté pour une conservation de la trame initiale des docks, mariant le bois et la brique d'origine avec des matériaux contemporains comme le verre et le métal. La couverture utilise également la tuile et le verre. Deux parkings

---

<sup>466</sup> Au terme de cinq années de travaux et 1,3 milliard d'investissements, « Port 2000 », livré en 2006, a permis de créer 1 400 mètres linéaires de quais destinés à la manutention semi-automatisée des conteneurs.

silos ont été construits au-dessus de commerces et placés à la diagonale de part et d'autre du bâti ancien, pour un total de 1 000 places. Le centre commercial et de loisirs, situé entre le bassin Vauban et le bassin Vatine, accueille une soixantaine de marques, un supermarché, des boutiques, restaurants, cafés et salles de cinéma. Du point de vue formel, si l'enveloppe a été préservée, les transformations d'usage et le traitement de certaines façades rendent la structure méconnaissable. Les espaces intérieurs, dédiés au shopping et aux activités ludiques, entrent parfaitement, pour leur part, dans la définition classique des activités de *waterfront*. Les architectes s'en expliquaient dès la conception du projet :

« Les Docks Vauban ont un statut tout à fait particulier au sein de la ville du Havre. D'une part, ils constituent le seul "ensemble urbain" historique qui ait survécu aux démolitions de la guerre et, d'autre part, c'est un lieu presque inconnu des Havrais, comme la plupart des espaces de l'industrie ou de l'activité fermés au public. C'est de cette situation que les Docks tirent toute leur force, dans un imaginaire collectif nourri des images du grand large, des Caraïbes à l'Amérique latine. Le quai des Antilles symbolise cet état intermédiaire avant que les habitants aient la possibilité de s'approprier le lieu. Le travail sur la reconversion des anciens entrepôts [...] nécessite à la fois d'agir avec un profond respect sur l'architecture existante pour en garder toute l'intégrité et en même temps de manipuler un certain nombre d'outils architecturaux contemporains pour signifier clairement la nouvelle fonction et la nouvelle identité de l'ensemble réhabilité. »<sup>467</sup>

Ce type de conversion soulève généralement une contradiction entre la volonté de conservation plus ou moins formelle et la transformation d'usage, à l'image du Magasin des Cotons à Gênes, tension souvent poussée à l'extrême par l'exigence de performance commerciale, à l'image des *malls* américains où la fonction de shopping tient lieu d'expérience de l'espace public. Dans les modèles européens, en revanche, l'existence d'une culture de l'espace public est de nature à provoquer, du moins en principe, un dialogue entre les fonctions commerciales et les autres usages possibles, plus libres et plus ouverts, de ces espaces, dans lesquels la fonction patrimoniale peut jouer un rôle. Dans le cas des Docks Vauban, ce dialogue peut exister, mais il semble réduit à l'extrême, peut-être pour éviter de disperser le public, et fait l'objet d'un « packaging » parking-shopping-loisirs tout à fait classique, bien que l'aménagement des quais ait été repensé depuis lors, dans le cadre d'un projet d'ensemble. En charge des espaces publics liés à la restructuration des docks et des bassins portuaires dans les quartiers de l'Eure et Saint-Nicolas (dont le plan d'ensemble a été confié à

---

<sup>467</sup> Extrait du site web de l'agence Reichen et Robert : <http://www.reichen-robert.fr/fichePdf.php?inLang=fr&inCode=0208DOC>. Ce projet a reçu le Grand Prix Stratégies du design 2010 dans la catégorie architecture commerciale.



l'architecte urbaniste Bruno Fortier), l'agence Obras a en effet aménagé un sol commun sur trente hectares entre 2008 et 2009. Pièce majeure, le Jardin fluvial, situé le long d'un des bassins historiques, est un parc urbain mettant en scène l'horizontalité du quai et l'activité maritime à l'arrière-plan. Il a pour cadre le paysage spectaculaire de l'activité industrielle maritime proche, avec ses grues, ses entrepôts, ses cheminées et ses murs de conteneurs. Ces aménagements visent à tisser des liens entre les quartiers d'habitat rénovés ou neufs et les formes de radoub, entre les nouveaux équipements et les docks reconvertis, avec pour enjeu d'éviter de banaliser ce territoire portuaire par des aménagements effaçant le caractère des lieux, les traces de l'activité passée et l'aspect brut des matériaux (béton, pavés, rails, fonte...). La filière bois est également exploitée : le bois d'azobé massif, qui sert généralement à réaliser les cales des bateaux, est utilisé pour les bancs de la place Dombasle. Les principes retenus visent ainsi à « révéler la force poétique de ce paysage par un travail sur les échelles, les limites, les textures et les matériaux »<sup>468</sup>.



Fig. 50 : Les Bains des docks, livrés en 2008, Jean Nouvel architecte – Photo DR

*Les Bains des docks* offrent une autre interprétation, d'inspiration contemporaine, de l'intervention sur l'interface ville-port. Ouverts en juillet 2008, les Bains des docks offrent, sur 5 000 m<sup>2</sup>, une piscine sportive extérieure, trois bassins couverts et découverts, deux pataugeoires pour les plus petits, un toboggan, un complexe de balnéothérapie, des solariums... Un programme luxueux, sans être exceptionnel,

<sup>468</sup> *Le Moniteur des Travaux publics* du 18 juin 2010.

jusqu'à ce que le crayon des Ateliers Jean Nouvel, associés à l'agence Sero, vienne le « transcender » pour livrer un espace plutôt original. L'architecte propose en effet

« un univers apaisant et feutré, où une succession de filtres offre une transition douce entre l'extérieur et l'intérieur. Devant son carnet de croquis, Jean Nouvel s'est souvenu de l'architecture des bains romains, mais aussi des thermes de pierre de Vals, en Suisse, chef-d'oeuvre de l'architecte Peter Zumthor [...] »<sup>469</sup>.

Si l'architecture emprunte, de façon métaphorique, à l'univers des conteneurs, le clin d'œil n'est pas trop appuyé et la couleur blanche, en contraste avec le bleuté de l'eau et quelques touches de couleur, évoque plutôt l'univers méditerranéen. Mais ce sont surtout les usages proposés, inconnus sur ce site, qui ont fait le succès de cet équipement auprès des Havrais, contribuant à les familiariser avec un vocabulaire contemporain.

Au Havre, où la hauteur et la modénature de la Porte océane héritée de la Reconstruction constituent l'étiage considéré comme maximal par les Havrais, les seules émergences existantes sont le clocher de l'église Saint-Joseph (1957) et les deux cheminées de la centrale thermique (1968). Jean Nouvel avait conçu, au cours des années 1990, un projet audacieux intitulé « Odyssey 21 ». Ce projet de bâtiment-tour d'une centaine de mètres de haut aurait abrité un « centre d'interprétation » consacré à la mer. Le projet avait été suspendu en 2007, en raison d'inquiétudes liées à la dérive des coûts prévisionnels, et n'a jamais pu être développé. La tour métallique imaginée par Jean Nouvel à proximité des Bains des Docks<sup>470</sup> aurait compris deux plates-formes belvédères, dont l'une en son sommet. Grâce à une vue panoramique sur 360 degrés, elles auraient permis au public d'observer les mouvements du port et la progression des grands chantiers lancés dans les quartiers sud<sup>471</sup>. La fréquentation attendue de cette nouvelle « vigie » du port était estimée à 300 000 visiteurs par an. Mais les objectifs étaient surtout à comprendre en termes d'image et de renommée, ce qui se chiffre plus difficilement : « Odyssey 21 aura un effet d'entraînement sur les investisseurs privés pour [la] renaissance de tout un quartier, à l'interface du port et de l'actuel centre-ville », se rassurait à l'époque la municipalité<sup>472</sup>. L'abandon du projet, malgré l'espoir (inabouti) de l'intégrer dans la dynamique du Grand Paris, aura eu raison de ces velléités de verticalité.

---

<sup>469</sup> G. Allix, « Des thermes signés Jean Nouvel sur les docks du Havre », *Le Monde* du 14 août 2008.

<sup>470</sup> Il s'agissait au départ d'un seul et même programme incluant les deux équipements.

<sup>471</sup> P. Gras, (2009), « Les quartiers sud à "l'Eure" des grands projets », *Urbanisme*, h.s. n°35, p. 27-29.

<sup>472</sup> *Le Moniteur des Travaux publics* du 19 octobre 2009.

*La nouvelle École nationale supérieure de la marine (ENSM)*, réalisée par le cabinet AIA associés (Laurent Perusat et Jean-Pierre Buffi architectes) et livrée en 2015 sous la maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération havraise (Codah), impose une lecture plus complexe. Certes, l'image de la « voile » ou du « bateau à quai » est un peu convenue et a été largement exploitée en architecture. Elle pourrait passer pour une concession trop forte à la mondialisation des formes. Mais cette école, qui a pris la relève de l'ancien établissement de Sainte-Adresse et concrétisé la mutation des écoles de la marine marchande en écoles d'ingénieurs « normalisées », affirme dans le paysage portuaire havrais une réelle originalité. Implantée dans son milieu « naturel », sur une parcelle de 4 000 m<sup>2</sup>, l'école s'est installée dans la proximité immédiate deux anciens bassins portuaires, d'où l'on aperçoit en outre le siège du Grand port maritime du Havre, les anciens silos, le clocher de l'église Saint-Joseph et, de l'autre côté du bassin de l'Eure, le site universitaire Sciences Po-INSA (Christian Hauvette, architecte). Cette position centrale du bâtiment, à l'articulation des activités portuaires historiques aujourd'hui disparues, en fait un point de repère sur le territoire urbano-portuaire havrais. Elle offre une synthèse de son évolution, ponctuant la coupure ville-port d'un « signal » autant destiné à frapper les esprits qu'à magnifier l'une des nouvelles vocations du Havre, jadis mal aimée des élites : celle de ville universitaire<sup>473</sup>. Comme le souligne un critique,

« la pédagogie justifie l'image évoquée puisqu'elle emprunte son modèle au navire-école [...]. L'image métaphorique se double donc d'un mimétisme opérationnel formalisé sous le vocable *Ship in school*, verrouillant ce parti architectural sur tous les plans. Dès lors, la conception file la métaphore sans dévier d'un pouce, tel un navire taillant sa route en pleine mer, rivé sur son cap »<sup>474</sup>.

Heureusement, le syndrome du paquebot s'arrête là, privant le « navire » d'une ou de plusieurs cheminées dans la tradition des transatlantiques, au bénéfice d'un escalier-rue monumental irriguant l'intérieur du bâtiment du hall d'entrée à la toiture et d'une terrasse panoramique d'où les étudiants peuvent admirer le paysage urbain et portuaire, comme l'avait proposé Jean Nouvel avec « *Odyssey 21* ». En outre, à défaut de voiles, les énergies nouvelles et les technologies de pointe sont mobilisées pour satisfaire les exigences de sobriété énergétique à partir d'une « coque » dont la conception réduit fortement les besoins, cherchant à souligner la qualité des relations entre l'enveloppe et ses contenants.

---

<sup>473</sup> Le Havre compte aujourd'hui 7 500 étudiants. Le niveau de qualification globale de la population, et notamment des jeunes, reste néanmoins inférieur à la moyenne française.

<sup>474</sup> François Lamarre, (2016), « Le Havre, l'ENSM à bon port », *Archiscopie* n°5, p. 53-57.



Fig. 51 : L'École nationale supérieure de la marine, 2015, AIA architectes – Photo DR

Au final, le navire-école assume sa présence sur ce site chargé de mémoire, identifiable dans ses espaces intérieurs comme dans sa mise en scène extérieure : « Des inserts en inox brillant animent cette sombre coque, qui s'éclaire la nuit au gré de l'occupation et se ponctue de feux de signalisation dans un mimétisme accompli »<sup>475</sup>. S'il y a bien recherche de modernité dans ce projet, elle ne s'inscrit pas pour autant complètement dans la reproduction des figures traditionnelles.

---

<sup>475</sup> *Ibid.*



Fig. 52 : Le programme de logements étudiants « A'Docks », 2010, A. Cattani architecte – Photo DR

Une autre réalisation universitaire offre, en revanche, davantage de prise à la critique, ne serait-ce que pour la transcription littérale qu'elle effectue de la figure du conteneur. *Le programme de logements étudiants « A'Docks »* réalisé par Alberto Cattani et livré à ses locataires en 2010, n'évite pas le piège d'un mimétisme plus basique, contraint par la modestie des moyens affectés en général au logement universitaire et la facilité pour le maître d'ouvrage de pouvoir répondre rapidement à la progression de la démographie étudiante. S'appuyant sur un concept développé aux Pays-Bas et en Angleterre, l'architecte italien fait partie de ces concepteurs ayant tenté de développer des applications architecturales via l'utilisation de conteneurs maritimes. Offrant plusieurs dimensions ainsi que des surfaces variant entre 6 et 27 mètres carrés, l'objet lui-même permet une modularité intéressante en utilisant les volumes appropriés à la surface du projet ou en combinant différents volumes pour des programmes plus imposants. Baptisée « Résidence A'Docks », cette cité qui propose une centaine de logements d'une surface moyenne de 25 mètres carrés, se caractérise par une rapidité d'exécution ayant permis une réduction conséquente des dépenses. Ces modules superposés sur quatre niveaux s'organisent autour d'un jardin intérieur commun, offrant un minimum d'espaces partagés. Certains ne veulent y voir que des avantages :

« Le caractère industriel de ces conteneurs n'a pas été dissimulé, mais plutôt accentué, en proposant une architecture brute. Cet aspect est souvent occulté dans d'autres projets, tandis qu'Alberto Cattani propose une valorisation du concept en évitant d'envelopper le bâti [et] en dissociant les conteneurs afin de marquer visuellement l'aspect industriel mais néanmoins environnemental du projet. L'intérêt de cette cité universitaire repose non seulement sur le caractère relatif au recyclage, mais propose une possibilité de densification selon le[s] besoin[s] et une mobilité des modules permettant le déplacement des conteneurs ou du projet dans son ensemble, selon la demande. »<sup>476</sup>

On se trouve, avec ce projet, dans un dispositif par définition mobile, voire « fluide » pour reprendre l'expression d'Olivier Mongin, dont la véritable préoccupation est moins le confort des usagers que la capacité de ce « produit » à répondre à un certain nombre de facilités de construction, de mutation et de mobilité éventuelles. L'adéquation avec les normes de la globalisation est très forte. Pour autant, ce n'est pas ce dont les résidents se plaignent. Ils évoquent plutôt le manque de confort phonique et les imperfections de l'étanchéité des modules industriels, quelques mois seulement après l'inauguration officielle par la ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, fin août 2010<sup>477</sup>.

### *Célébrer le « génie de la ville »*

D'une façon plus large, la réflexion concernant l'impact de la mondialisation sur les formes urbaines et architecturales trouve au Havre un terrain d'étude privilégié, et ceci pour plusieurs raisons. D'une part, le port a obéi aux règles imposées à la conteneurisation en se dotant d'un espace technique spécifique, sécurisé et fermé au public, qui lui permet de se maintenir dans la compétition européenne, à l'issue du rapprochement opéré dans le cadre du GIE Haropa<sup>478</sup>. D'autre part, les formes architecturales retenues pour quelques-uns des projets architecturaux les plus récents paraissent emprunter, avec plus ou moins d'acuité (et d'habileté), au vocabulaire supposé de la mondialisation. Ce qui est vrai pour la résidence étudiante « A'Docks » l'est moins pour l'École nationale supérieure de la marine, et moins encore sans doute pour les Bains des docks. Pour autant, cette présence des références maritimes n'a-t-elle pour objectif – ou pour résultat – que de formater l'espace ou les esprits de façon stéréotypée ? Nous ne le pensons pas, car l'ambiguïté de ces références joue sur

---

<sup>476</sup> Selon le site web Construction 21 France : <http://www.construction21.org/france/articles/fr/residence-adocks---le-havre-une-nouvelle-vie-pour-les-conteneurs.html>

<sup>477</sup> Selon le site capital.fr, sur la base des informations recueillies par le quotidien *Paris Normandie* auprès d'étudiants résidents, mise en ligne le 31 décembre 2010 [consulté le 6 juin 2017].

<sup>478</sup> L'ensemble Haropa génère un trafic annuel d'environ 100 millions de tonnes, ce qui le place en 4<sup>e</sup> position en Europe après les ports de Rotterdam, Anvers et Hambourg. Source : Haropa.

un double registre : celui de la mémoire d'un monde portuaire plus ou moins disparu, au moins dans ses formes originelles et jusque dans son habitat, et celui d'un mimétisme entre la forme et la fonction, dont on sait depuis Peter Blake qu'elles se disjoignent fort souvent<sup>479</sup>.

En revanche, concernant l'efficacité du discours modernisateur, à travers les « grands récits » qui l'ont porté, en particulier lors des réflexions sur le Grand Paris et à l'occasion de la célébration du 500<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de la ville en 2017, prenant le relais du discours patrimonial sur le centre reconstruit, l'impact est assurément puissant. L'effort des acteurs, jusqu'au premier d'entre eux, maire devenu Premier Ministre et personnalité politique de premier plan en l'espace de quelques semaines, s'est porté à rendre ce discours de promotion et de compétition internationale évident et crédible aux yeux des habitants. Il permet de revendiquer, sans plus de questionnement, une place valorisante pour Le Havre dans le processus de mondialisation, soutenue par une stratégie de « reconquête » :

« La place prééminente du Havre dans le paysage portuaire français ne doit pas masquer les écarts importants qui le séparent de ses concurrents européens et mondiaux. Les 2,5 millions d'EVP manutentionnés au Havre font pâle figure auprès des 11,6 millions de Rotterdam, premier port européen, sans parler des ports de Shanghai, Singapour ou Hong Kong, à la capacité vingt à trente fois supérieure. Pour se borner au seul *range* nord-européen, Anvers, Hambourg et Rotterdam manipulent, à eux seuls, 20 % de l'ensemble des marchandises arrivant en Europe par la voie maritime.

Le Havre est pleinement un acteur de la mondialisation maritime, mais reste un acteur de rang modeste, à la 60<sup>e</sup> place mondiale pour le trafic de conteneurs. Sa position géographique, qui est un atout au niveau national, le place néanmoins aux marges de la dorsale ouest-européenne qui, de Londres à l'Italie du Nord en passant par le Benelux et le sillon rhénan, concentre les espaces les plus dynamiques et les plus riches de notre continent. Il souffre surtout de l'hésitation séculaire de notre pays à choisir entre ses vocations maritime et continentale. [...] L'histoire du Havre est celle de la mondialisation maritime. Son ambition est de continuer à y jouer son rôle. Cela dépendra aussi d'une volonté politique, celle qui était à l'œuvre en 1517 et qui a si souvent fait défaut depuis. »<sup>480</sup>

L'homme de culture Jean Blaise, créateur du « Voyage à Nantes » et des « Allumées », directeur artistique de la manifestation d'anniversaire « Un été au Havre », le dit autrement. Mais les logiques qui affirment vouloir « révéler la ville » ont également

---

<sup>479</sup> P. Blake, (1978), *Form follows fiasco. Why Modern architecture has'nt worked*, Boston, Little, Brown & Company, trad. française 1980, Paris, éd. Le Moniteur, 1980, 171 p.

<sup>480</sup> Édouard Philippe, (2014), « Le Havre dans la mondialisation maritime », *Revue internationale et stratégique*, vol. 95, n°3, p. 65-71.



pour but de la placer en ordre de marche dans la concurrence planétaire, entremêlant arguments marketing et pratiques culturelles, tout en contribuant à mobiliser la population : « Au-delà de la programmation officielle, c'est tout un territoire qui se mobilise, galvanisé par le caractère exceptionnel de cet événement » :

« Elle est au bord du continent, juste avant de tomber dans la mer, avec de l'air et du ciel à en perdre le souffle et une lumière de studio qui surligne toutes ses formes. C'est une ville qu'on n'attendait pas, plus grande que son corps, comme une maquette géante. [...] La première fois que j'ai visité Le Havre, j'ai pensé à Brasilia, à Chandigarh, à ces grandes capitales futuristes surdimensionnées soucieuses d'anticiper leur développement. Mais le plus troublant, c'étaient les résurgences classiques de l'architecture Perret qui disaient un désir d'avant-garde et la nostalgie du passé. Comme le titre d'une célèbre émission de radio, je la trouvais "rétro-futuriste".

L'objectif qu'on nous fixait, tout simplement, au-delà de fêter l'anniversaire de ses cinq cents ans, était de montrer à quel point cette ville était désirable et unique. Alors, nous avons choisi des créateurs capables de se mesurer à elle et de la révéler. [...] Leurs œuvres vont impressionner, mais j'espère surtout qu'elles agiront comme autant de stimulants à la créativité des Havrais et, pour les visiteurs, comme l'évidence du génie de cette ville. »<sup>481</sup>

Ces récits-là ont pour eux la force et la poésie des mots, mais ils ont, là aussi, pour effet d'effacer d'autres récits dont sont porteurs les gens de mer, les riverains et les travailleurs du port<sup>482</sup>. Comme on le comprend aisément, « s'ils existent toujours, on ne les voit plus »<sup>483</sup>. Contrairement à la période de la Reconstruction, qui bénéficie, depuis 2006, de l'aménagement d'un appartement témoin de l'œuvre de Perret<sup>484</sup>, la mémoire ouvrière havraise, au sens large, n'a guère fait l'objet d'une valorisation scientifique auprès d'un large public depuis l'exposition « Sur les quais ; ports, docks et dockers », proposée conjointement par le musée André Malraux du Havre et le musée des beaux-arts de Bordeaux en 2008 et 2009<sup>485</sup>. Ce relatif « effacement » présente assurément certains avantages, car la « maritimisation » du grand récit havrais, tourné de nouveau vers le grand large et les horizons futuristes, est à l'évidence un facteur de succès sur la voie de cette mondialisation considérée comme une planche de salut, et rien ne doit pouvoir y faire obstacle<sup>486</sup>.

---

<sup>481</sup> J. Blaise, (2017), « Parcours de visite : révéler la ville », site officiel uneteauhavre2017.fr [consulté le 6 juin 2017] - <http://www.uneteauhavre2017.fr/fr/parcours>

<sup>482</sup> Cf. cependant, sur ce registre, J. Legoy, (1982-1984), *Le peuple du Havre et son histoire*, 2 vol., Le Havre, Ateliers d'impression de la Ville du Havre/EDIP, 512 p.

<sup>483</sup> Selon l'expression du sociologue Stéphane Beaud, cité par P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 189.

<sup>484</sup> Cf. E. Chauvin et alii, (2007), *Appartements-témoins de la Reconstruction du Havre*, Bonsecours, éd. Point de vues / Ville du Havre, 144 p.

<sup>485</sup> Cf. l'ouvrage-catalogue de l'exposition, A. Haudiquet et alii, (2008), *Sur les quais ; ports, docks et dockers*, Paris, Somogy éd. d'Art, 250 p.

<sup>486</sup> E. Philippe, (2014), *op. cit.*



Fig. 53 et 54 : Le centre-ville reconstruit du Havre, en 1947 et aujourd'hui, Auguste Perret architecte en chef – Photos © Fr. Fernez (h.) et P. Gras (b.)

#### 4. New York, une métropole globale fragmentée ?

L'histoire de la ville et celle du port du New York sont incontestablement liées. Le rôle du port a en effet été central dans le développement de la première grande métropole non-européenne, contribuant à stimuler sa démographie grâce à une immigration considérable, principalement d'origine européenne, entre le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et les années 1920. Il lui a permis également d'asseoir son influence sur toute l'économie américaine. Si le port n'est plus aussi essentiel aujourd'hui au rayonnement international de New York, les espaces remarquablement situés qu'il a généré contribuent à l'extension du « cœur métropolitain » de New York bien au-delà de son périmètre d'origine, suscitant de fortes mutations à la fois urbaines, sociales et culturelles. Les nouveaux territoires de *waterfront* constituent ainsi l'un des ferments de cette nouvelle étape de la recomposition new-yorkaise.

##### *Une histoire liant intimement ville et port*

« Ville debout, sous le signe des temps nouveaux », selon la formule de Le Corbusier, New York offre d'abord au visiteur un paysage maritime et fluvial exceptionnel.

« La première vision de ports aussi mythiques que New York [...] détermine la légende, écrit Olivier Frébourg. Après, les marins habitués de la ligne peuvent se blaser de cette arrivée. Mais les premières révélations marquent à jamais l'inconscient et contribuent à façonner le mythe. »<sup>487</sup>

Mais au-delà de son universalité, ce mythe recouvre des réalités plus complexes qu'il convient de déconstruire, comme le suggère Marcel Roncayolo :

« L'image de New York est résumée, peut-être à l'excès, dans celle de ses sommets. La ligne des gratte-ciel, [le] *skyline*, domine tout, comme en montagne le dessin des principales crêtes. Elle laisse dans son ombre les formes et les paysages plus humbles. Or, pour peu que l'on soit sensible aux contrastes urbains, la visite de New York offre, dans les creux de la cité, des aspects inattendus, hérités, historiquement décalés, témoins d'une évolution dont le sens n'apparaît pas en toute transparence. »<sup>488</sup>

En matière de « grand récit », New York n'a en effet pas son pareil. L'idée même de la ville, de sa fondation à ses développements hypermodernes, semble dessiner une vaste fresque dans laquelle les forces économiques, le jeu des acteurs politiques, le *melting pot* culturel, les extrêmes tensions dans laquelle s'inscrivent son histoire, sa croissance, ses échecs et ses succès, produisent une image d'une puissance étonnante,

---

<sup>487</sup> O. Frébourg, (2002), *Ports mythiques*, éditions du Chêne, 415 p.

<sup>488</sup> M. Roncayolo, (2002), *op. cit.*, p. 191.

au point qu'on en oublierait presque que tout ceci s'est construit dans un contexte et à travers un ensemble de processus, sinon ordinaires du moins habituels pour une ville de fondation : « Une ville rêvée, bâtie sur une île dotée d'un des plus grands ports naturels qui aient jamais existé »<sup>489</sup>. À l'origine du développement de la ville, le port a d'abord bénéficié de ce site naturel à grande échelle qui le protégeait des tempêtes. C'est sans doute ce qui frappa d'emblée les Hollandais qui prirent pied sur l'île de Manhattan et fondèrent la ville sous le nom de Nieuw Amsterdam (1626).

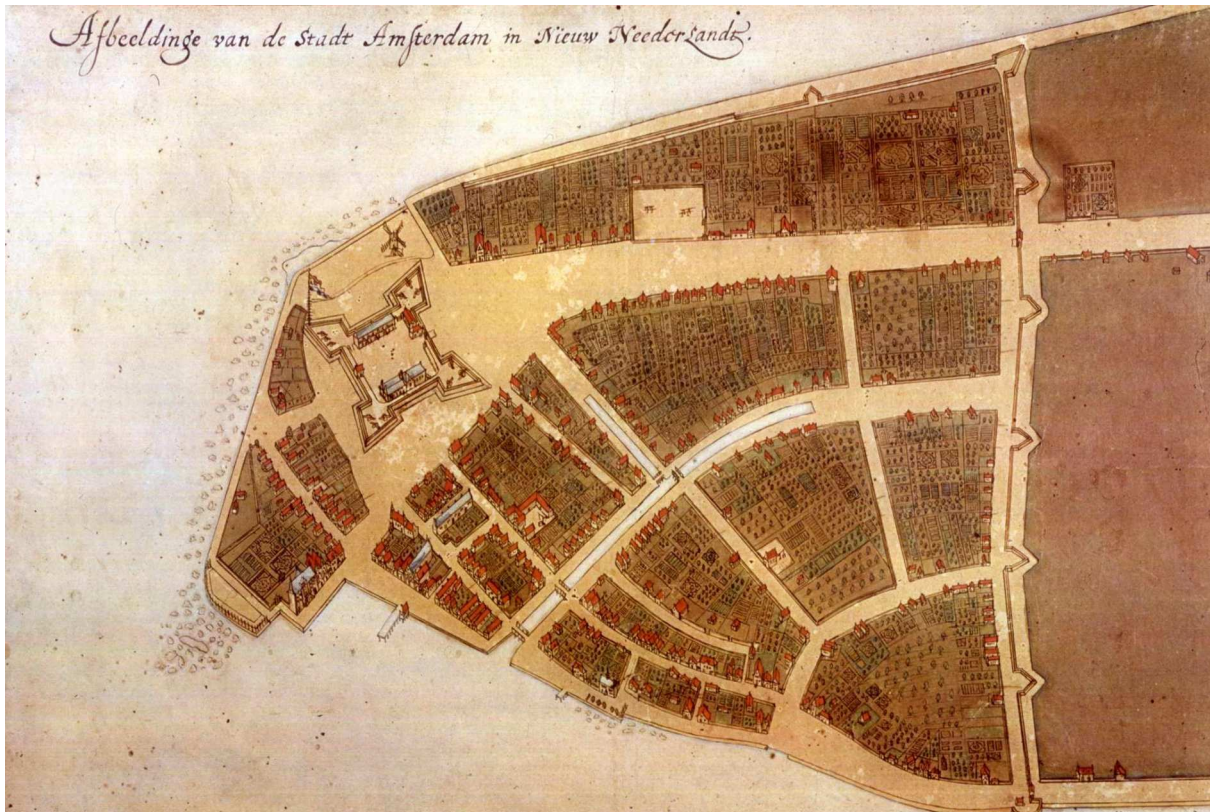


Fig. 55 : Plan de Nieuw Amsterdam, dit « Plan Castello », Jacques Cortelyou, v. 1660  
© New York Public Library

Avec 750 kilomètres de rivages, le site de New York est doté de l'un des plus vastes littoraux urbains du monde, à l'image de Venise, Hong Kong ou Singapour. En 1819, l'ouverture du canal reliant l'Hudson au lac Érié lui a conféré un avantage décisif par rapport à ses principaux rivaux, Boston ou Philadelphie, qui s'est renforcé tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle. Il lui a permis de bénéficier d'une capacité d'exportation considérable tout en attirant une main d'œuvre nombreuse et bon marché, notamment dans l'industrie textile, au rythme de l'arrivée de migrants d'Europe centrale et orientale. Jusqu'en 1830-40, New York reste toutefois une *walking city*, très proche de son port, où les déplacements ne sont pas longs, confinés qu'ils sont à la

<sup>489</sup> J. Charyn, (1994), *New York, chronique d'une ville sauvage*, Paris, Gallimard, p. 13.

pointe sud de Manhattan. Cette ville est surtout pratiquée par les classes dominantes et les milieux d'affaires, car la proximité d'un port ne se conçoit qu'avec l'ensemble des multiples activités qu'il génère et dans une accumulation de capitaux dans un site déterminé, déjà à l'origine de la puissance d'Amsterdam au XVI<sup>e</sup> siècle.

La transformation majeure du site, avec la mise en place de la fameuse grille de Manhattan, projetée dès 1811, se produit au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque le système new-yorkais devient à la fois un modèle de gouvernement (une ville capitale), un mode d'occupation du sol (le quadrillage de Manhattan) et une division sociale de l'espace (les riches se déplacent, les pauvres sont rejetés aux marges). Il existe dès lors un lien fort, même s'il n'est pas le seul, entre cette histoire et la morphologie spatiale et sociale qu'adopte la ville à cette époque<sup>490</sup>. Entre le milieu et la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, en effet la nécessité de disposer d'un plus vaste territoire va se traduire par la traversée des deux fleuves, avec la construction du pont de Brooklyn entre 1870 et 1883, puis celle des ponts de Williamsburg et de Manhattan, achevés respectivement en 1906 et 1912. Les activités prestigieuses étant placées désormais au centre de l'île de Manhattan, des mouvements se dessinent vers les quais et les industries qui viennent doubler la ligne des ports. Dans la « ville basse » (South Manhattan et Lower East Side), les résidences bourgeoises de St John's Park sont bientôt abandonnées aux immigrés et ces quartiers se transforment en vaste zone d'entrepôts, d'usines et de *slums* (taudis). De l'autre côté des deux cours d'eau, à Brooklyn et sur Staten Island, se regroupent les activités plus bruyantes ou à basse intensité, implantés le long des littoraux : chantiers navals, stockage de matériaux, embarcadères... L'histoire relativement unitaire de New York depuis le XVII<sup>e</sup> siècle se fractionne en de multiples récits. À Brooklyn s'écrit une nouvelle histoire qui conduit la marche de New York vers la périphérie, sous l'effet d'un fort développement commercial et maritime, et surtout d'une puissante immigration.

### *Docks et dockers*

En 1900, l'agglomération new-yorkaise est la plus peuplée des États-Unis, mais aussi le plus grand centre industriel et financier du pays. Pendant l'entre-deux guerres, le port de New York concentre le tiers du tonnage total des navires entrés dans les eaux territoriales américaines, attirant plus de la moitié des importations et la quasi-totalité des exportations de la côte Est des États-Unis. Le trafic new-yorkais évolue à

---

<sup>490</sup> Claudia Cardia, (1987), *Ils ont construit New York ; histoire de la métropole au XIX<sup>e</sup> siècle*, Chêne-Bourg, Georg éd., 256 p.



l'image du commerce américain, passant d'une logique coloniale à celle d'un port développant des relations avec le monde entier. New York constitue ainsi le terminus majeur des paquebots qui accostent aux États-Unis, concentrant près des deux tiers du trafic de passagers entrant dans le pays<sup>491</sup>. Le coup d'arrêt donné à l'immigration dans les années 1920 va toutefois fortement freiner cette croissance en matière de transport de passagers.



Fig. 56 : Vue de Manhattan depuis le Fulton Street Dock, photographie, B. Abbott, 1935  
© Museum of the City of New York

Au début des années 1930, le « krach » de Wall Street et des activités spéculatives crève brutalement la bulle dorée dans laquelle vit la ville depuis un demi-siècle. « L'Amérique s'abîme dans la dépression [et] New York la parvenue se retrouve en guenilles »<sup>492</sup>. Le tiers des industries manufacturières de New York périclité et la majeure partie de la main d'œuvre de la ville est en proie au chômage. Le port vit des heures sombres. Toutefois, l'entrée en guerre des États-Unis assure aux industries

<sup>491</sup> A. Demangeon, (1931), « Le port de New York », *Annales de Géographie*, Paris, n°224, vol. 40, p. 205-208.

<sup>492</sup> J. Charyn, (1994), *op. cit.*, p. 56.

new-yorkaises un regain de faveur et le port va bientôt connaître son apogée. En 1950, New York frôle déjà les huit millions d'habitants et son port est le plus puissant au monde, générant directement l'activité de 115 000 personnes<sup>493</sup>. À cette époque, le port de New York trouve son équilibre dans le fonctionnement historique de toutes les grandes places mondiales, qui se sont édifiées soit le long de quais soit le long de jetées perpendiculaires aux quais – qu'on appelle ici *piers*. On en compte 283 à New York au milieu du siècle dernier, dont une centaine peut accueillir des navires de haute mer<sup>494</sup>. Le transport des marchandises est une industrie urbaine, générant des voies, des rues, des parkings, et surtout des allées et venues pour des dizaines de milliers de personnes, ouvriers, dockers, transitaires, assureurs, etc. Au bout des quais se trouvaient des entrepôts et les usines de transformation. Les fabricants s'y regroupaient, fidèles à une tradition séculaire, pour faciliter la livraison des matières premières et expédier plus rapidement les produits finis. Les quartiers alentour regorgeaient de familles subvenant à leurs besoins grâce au port et logées à proximité immédiate de l'emploi, soudées par le caractère atypique et précaire du débardage et par la culture qui en émanait. Le travail de déchargement, même en partie mécanisé avec l'aide des treuils et des grues, restait extrêmement pénible pour les débardeurs, étant donné la nature des cargaisons, du vrac aux sacs de ciment en passant par les barres de cuivre importé du Pérou : « Comme ils étaient pliés en deux pour faire le boulot, on voyait ces gars-là rentrer chez eux en fin de journée avec une démarche d'orang-outang », raconte un responsable de plate-forme new-yorkais<sup>495</sup>. Si les « gros bras » sont alors de mise sur le port, c'est qu'aucune technique ne saurait encore les remplacer, et même lorsqu'on dispose de machines, celles-ci ne sont pas assez élaborées pour mener à bien la multiplicité des tâches que l'homme remplit dans la cale d'un bateau ou sur le quai. Ce travail est bien sûr dangereux : en 1950, on dénombre sur le port de New York 2 208 accidents graves<sup>496</sup>. Il y a trois fois plus d'accidents que dans le bâtiment, huit fois plus que dans l'industrie, malgré diverses tentatives pour organiser le métier. En dépit de ces conditions de travail et de ces risques, on dénombre 51 000 dockers sur l'ensemble du port de New York en 1950, bien que peu d'entre eux disposent d'un emploi à temps plein<sup>497</sup>. Ils sont largement organisés par communautés, pour des raisons de concurrence et de rapports de force

---

<sup>493</sup> Levinson, (2011), p. 140.

<sup>494</sup> *Op. cit.*, p. 136.

<sup>495</sup> Cité par Levinson, *op. cit.*, p. 43.

<sup>496</sup> Chiffres issus du rapport annuel de la New York Shipping Association daté du 15 janvier 1951, cité par Levinson, *op. cit.*, p. 44-45.

<sup>497</sup> *Op. cit.*, p. 52.



auprès des employeurs. À South Brooklyn, un quartier à dominante italienne jouxtant les quais, un ouvrier sur cinq est lié au port, qu'il soit camionneur ou docker. Au sein de l'Association internationale des dockers, des antennes représentent différemment les Irlandais, les Italiens, les Noirs, au moins dans la pratique, si ce n'est dans les règles, avec l'accord tacite des patrons qui y voient un facteur de paix sociale ou du moins de canalisation des conflits possibles, ce qui n'empêche guère les grèves à répétition, comme celles qui affectèrent le port entre 1945 et 1954, après trente années de paix syndicale. Cette paix sociale acquise sur des bases discutables ne va pas éviter au port d'entrer en crise à la fin des années 1950.

### *Chronique d'une mort annoncée*

Au milieu des années 1950, le trafic de marchandises du port de New York avait commencé à baisser tendanciellement, le volume traité n'atteignant pas la moitié de celui des années 1930. Les défauts du système des jetées, perceptibles dès les années 1920, étaient devenus plus flagrants. La traversée de l'agglomération pour livrer ou enlever des marchandises s'avérait compliquée, et les camions faisaient en outre la queue pendant des heures à l'entrée des zones de transit. Le transport de cabotage entre les ports de la côte ouest devenait obsolète avec le développement des autoroutes et surtout l'apparition des premiers conteneurs. La « révolution du conteneur » engagée sous l'égide de Malcolm McLean va fournir l'occasion aux milieux économiques de transférer massivement cette activité sur des sites moins anciens et potentiellement mécanisables. L'autorité portuaire de New York<sup>498</sup> souhaitait affirmer sa présence dans ce secteur. Elle assurait alors la gestion des quais du modeste port de Newark, dans le New Jersey. Bien qu'idéalement situés face à la baie de New York, ils tournaient au ralenti et représentaient un véritable gouffre financier. La solution ne fut pas si longue à trouver, l'autorité portuaire ayant accepté d'y construire un nouveau terminal spécialisé à destination de la compagnie de McLean, en dépit d'un nombre incalculable de polémiques, de recours et de rebondissements concernant la validité de cet accord, notamment de la part des sociétés de transport ferroviaire qui anticipaient, sans vraiment le savoir, les conséquences du trafic de conteneurs à grande échelle. Le nouveau complexe de Port Elisabeth, le plus grand projet portuaire jamais réalisé sur le sol américain (182 hectares), est alors prévu pour accueillir 25 navires de haute mer simultanément, permettant au New Jersey de traiter plus d'un quart du total des marchandises

---

<sup>498</sup> Créée en 1921 et formée conjointement par les États de New York et du New Jersey.

transitant par le port de New York. Si McLean n'était pas forcément « l'inventeur » du concept de conteneurisation, c'est bien lui qui allait avoir raison de l'« ancien monde » portuaire. Même si les responsables du Bureau international du conteneur admettront plus tard benoîtement qu'ils « [ignoraient] qu'une révolution était en marche aux États-Unis », les jours du port de New York étaient dès lors comptés.

Le port de New York a quitté définitivement ses emprises historiques à la fin des années 1960, le site de Newark assurant le développement des activités liées à la conteneurisation. La ville a connu par la suite une forte rétractation de ses activités maritimes et marchandes accompagnant son déclin industriel : entre 1953 et 1992, New York a ainsi perdu quelque 700 000 emplois industriels. Les espaces portuaires historiques, situés pour la plupart à Manhattan et à Brooklyn, ont été délocalisés, engendrant nombre de friches industrielles, notamment dans les arrondissements du Bronx, de Brooklyn et de Queens. Le chantier naval de Navy Yard a fermé ses portes en 1966. Il ne restait plus de l'ancien grand port central que des activités résiduelles à Brooklyn, dans le secteur de Red Hook, et au Howland Hook Marine Terminal de Staten Island. Les vastes sites laissés vacants le long des rives de ses deux fleuves (l'Hudson et l'East River) se sont heurtés à de réelles difficultés de reconversion, dues à la fois à la pollution de leur sous-sol et au déficit d'attractivité de la ville dans les années 1970-80. Au milieu des années 1970, en effet, la désindustrialisation, les problèmes de sécurité urbaine et un déclin démographique ont poussé la ville au bord de la faillite. Elle a finalement été « sauvée » par l'État fédéral républicain qui, après s'être longuement fait prier, a autorisé le Trésor à injecter 2,3 milliards de dollars par an dans le budget municipal pendant trois ans, mais a imposé à la ville des conditions drastiques. Le « grand récit » new-yorkais vit alors une rupture sans précédent, début d'une crise qui va durer presque vingt ans.

Aujourd'hui, dans le concert des « villes globales », la position de New York, dont l'aire urbaine compte plus de vingt millions d'habitants (dont 8,5 millions pour la seule ville de New York), ne se conteste plus. New York, capitale financière mondiale, tient toujours le premier rôle portuaire sur la côte Est des États-Unis. Cette position comporte toujours une dimension portuaire, nécessaire dès lors que l'on ne vit pas dans un monde virtuel, facilitant la circulation permanente de biens et de marchandises. Le port traitait encore, en 2010, 142 millions de tonnes de marchandises et 5,2 millions de conteneurs. Ce qui n'a rien de paradoxal, puisqu'une étude a montré qu'un tiers des activités de services menées aux États-Unis, parmi les plus dynamiques, est lié au secteur industriel, particulièrement à l'exportation.

### *Un patrimoine industriel de qualité, souvent déclassé*

Les traces de cette présence industrielle de près de deux siècles sont encore visibles dans les différents *boroughs* new-yorkais, même s'il faut parfois bien les chercher<sup>499</sup>. L'industrialisation de New York a suscité un prodigieux effort de construction. Il s'agit des infrastructures et des moyens de transport que symbolisent parfaitement le Brooklyn Bridge sur l'East River, chef-d'œuvre des ingénieurs Roebling père et fils, mais aussi les ponts à charpentes métalliques et à traverses entrecroisées qui ont porté la route et le chemin de fer par-dessus les cours d'eau. Les multiples fabriques, entrepôts et magasins liés au stockage et à la transformation des matières premières, dont témoigne encore l'ancienne distillerie Domino Sugar, à Brooklyn, constituent l'héritage de l'époque des « châteaux d'industrie » construits en brique ou en béton. Certains sont aujourd'hui dans un triste état. Ils occupent néanmoins une place à part dans l'imaginaire américain. Les entrepôts, les silos, les bâtiments industriels ont été pour les architectes l'occasion de dessiner des solutions à la fois fonctionnelles et porteuses d'une nouvelle esthétique. Le travail du service de l'Inventaire américain et les commandes adressées à la fin des années 1930 à plusieurs photographes comme Joseph Elliott, Jet Lowe, Sandy Noyes ou Gerald Weinstein ont contribué à faire reconnaître l'intérêt de ce patrimoine industriel pourtant déclassé<sup>500</sup>.

Au cours des années 1990, dans la plupart des pays développés, le recyclage des anciens ports urbains et la construction d'un nouveau rapport de la ville au front d'eau sont allés de pair avec la constitution de métropoles touristiques et la valorisation du patrimoine urbain à l'échelle mondiale. Un nouvel imaginaire lié au fleuve se diffuse, marqué par de grandes opérations de conversion des friches industrialo-portuaires en pôles d'attraction ludiques<sup>501</sup>. Aux États-Unis, San Francisco, Baltimore et Boston donnent le ton à travers des opérations « pionnières ». Pour des raisons liées à la fois à son statut particulier de « ville-monde » et à la crise financière qu'elle subit, New York est d'abord restée à l'écart, avant d'engager les premières opérations de reconversion à Manhattan. Plusieurs des anciennes zones industrialo-portuaires de l'île ont été réhabilitées et reconverties en lofts, ateliers d'artistes, agences d'architecture ou galeries d'art, entraînant nombre de changements de population, d'usages et d'image. Cette évolution concerne désormais les sites industriels situés directement sur les fronts d'eau au-delà de

---

<sup>499</sup> Cf. P. Gras, (2014), *New York Factories*, *op. cit.*

<sup>500</sup> L. Bergeron et M.T. Maiullari-Pontois, (2000), *Le patrimoine industriel des États-Unis*, Hoëbeke, 288 p.

<sup>501</sup> Cf. P. Gras, (2010), *op. cit.*

Manhattan, à Brooklyn, Queens et Staten Island. Parfois délabré, mais souvent original, le patrimoine que constituent les immenses entrepôts, les silos et les « châteaux d'industrie » a progressivement attiré l'attention des autorités publiques et suscité l'intérêt des investisseurs privés, à l'image du projet Domino Sugar.



Fig. 57 et 58 : La partie centrale de l'ancienne usine Domino Sugar, dans le secteur de Williamsburg en 2011 – Photo © P. Gras

Cette ancienne raffinerie sucrière domine le *waterfront* de Williamsburg. Construite en 1856 par la famille de Havemeyer, *Domino Sugar* été la première et la plus originale de plusieurs dizaines d'usines ayant contribué à l'émergence du complexe industriel et portuaire new-yorkais. À la fin de la guerre de Sécession (1865), elle était même devenue la plus grande raffinerie de sucre dans le monde, employant jusqu'à 4 000 ouvriers et traitant 3 millions de livres de sucre par jour, c'est-à-dire plus de la moitié du sucre consommé dans l'ensemble du pays. Après un incendie en 1882, l'usine a été entièrement reconstruite, avec les deux grands bâtiments de brique et leur cheminée reconnaissable qui se dresse toujours dans le ciel new-yorkais. Le logo « Domino Sugar » a été ajouté dans les années 1950, transformant ce complexe de 90 000 mètres carrés en un véritable point de repère. Les projets de transformation du site ont fait débat pendant plusieurs années. Le conseil municipal à majorité démocrate a fini par approuver, au printemps 2010, un plan de « redéveloppement » de plusieurs dizaines de millions de dollars pour l'ensemble du site, transformant l'essentiel du complexe industriel en condominiums et en espaces verts, la partie centrale – classée « patrimoine remarquable » en 2007 – devant être reconvertie en bureaux. D'ores et déjà, le quartier environnant a pris ses marques en accueillant des activités connexes (salles de cinéma, bars et restaurants...).

Toutefois, le grand handicap de ce type de patrimoine est l'état de pollution dans lequel l'industrie lourde a laissé les lieux après fermeture. Parmi les États de la côte Nord-Est, le New Jersey a édicté, dès 1986, une législation contraignante : tout propriétaire d'un site industriel devait assurer sa dépollution avant cessation définitive d'activité ou transaction. Mais au lieu de favoriser le recyclage des vieilles usines par des repreneurs, cette législation a bloqué de fait le marché immobilier et provoqué l'effondrement de la valeur des terrains dans les anciennes zones industrielles, car les propriétaires se sont dit incapables d'assumer le coût du déblaiement des usines et du nettoyage des sols. Pour sa part, l'État de New York s'est bien gardé d'adopter une législation aussi draconienne, de peur d'effrayer les investisseurs. Mais cela limite sans doute sa capacité d'initiative dans les secteurs les plus dégradés.

### *Une alternative « douce » ?*

Pour sa part, la ville de New York s'est lancée, depuis une dizaine d'années, dans la production de nouveaux espaces urbains, tant à Manhattan qu'à Brooklyn. Le manque de rationalité spatiale et le caractère composite de beaucoup d'anciens sites industriels, dûs à des additions successives de bâtiments et à des extensions, est un inconvénient mineur si l'on envisage d'attirer à nouveau des sociétés de petite taille : « *The new jobs are in small business* » commentent les entrepreneurs, évoquant le cas de New Haven où l'on a pu convertir les anciennes usines de fusils Winchester en « hôtel industriel » pour une centaine de PME dès la fin des années 1980. Mais cela s'avère plus compliqué si l'on veut assurer une transformation complète du site dans une certaine cohérence architecturale et urbaine. Le tissu urbain new-yorkais, contrairement à ce que suggèrent la fameuse grille de Manhattan et l'apparente cohérence de sa façade moderniste, est en effet hétérogène, mêlant activités, logements, entrepôts, commerces, dépôts de matériaux : un véritable patchwork qui se donne à voir plus précisément lorsque l'on franchit l'East River par exemple. « On est bien confronté à une histoire, écrit à son propos Marcel Roncayolo, mais dans le désordre »<sup>502</sup>. Cet apparent « désordre » n'a pas laissé indifférentes les autorités qui, après s'être attaquées très fermement à la criminalité sous le mandat de Rudolf Giuliani (1994-2001), ont entrepris de réorganiser le développement urbain, en particulier celui des différents littoraux, dans une perspective postindustrielle.

---

<sup>502</sup> M. Roncayolo, (2002), *op. cit.*, p. 191.



L'alternative d'une transformation « douce » des *waterfronts* industriels et portuaires n'est pas plus aisée aux États-Unis qu'ailleurs. Leur succès ne repose pas sur des interventions massives du pouvoir fédéral, sauf exception, ni même des États. Il germe à partir d'une multiplicité d'initiatives individuelles ou associatives et de partenariats public-privé, négociées avec les pouvoirs publics dans une tradition tout à fait américaine. Avec patience et acharnement, les acteurs de terrain mobilisent l'opinion, collectent de l'argent et des soutiens, recherchent des partenaires privés et parviennent à persuader pouvoirs politiques et administrations de ne pas confier exclusivement leur devenir à la promotion privée. Lorsque la conservation n'est pas possible ou souhaitable – ou la pression politique trop forte – la mobilisation des *local communities* aboutit, comme pour le Brooklyn Bridge Park à la « sanctuarisation » d'un espace désormais dédié au public face au *skyline* de Manhattan.



Fig. 59 : Au pied de Brooklyn Heights, le Brooklyn Bridge Park (détail) – Photo © P. Gras

Conçu par l'équipe d'architectes et paysagistes Michael Van Valkenburg Associates sur un ensemble de 35 hectares et de 2,5 km le long de l'East River, *le Brooklyn Bridge Park*, dont la première tranche a été livrée en 2010, a été réalisé sur un ancien ensemble d'entrepôts industriels et gagné en partie sur l'eau. Grâce à un aménage-

ment intégrant un espace paysager aquatique (non accessible au public), des terrains de jeux et de sport, différents types d'espaces ludiques inondables, une piste cyclable, ainsi qu'un parcours piéton le long du littoral, il intègre quelques fonctions « durables » (utilisation de matériaux de construction recyclés et recyclage des déchets produits, production d'énergie solaire pour l'éclairage, récupération de l'eau de pluie, maintenance différenciée des pelouses et plantations...). Produit d'un modèle économique favorisé par la municipalité Bloomberg, dont le financement repose sur une négociation avec un investisseur permettant à ce dernier d'obtenir des droits à construire selon une certaine densité en échange d'aménités urbaines, le résultat est séduisant, et la première tranche du parc a obtenu un franc succès auprès des habitants de Brooklyn et même au-delà. Pour certains, ce modèle serait transposable à d'autres secteurs new-yorkais soumis à un régime de variation importante du niveau de l'eau. Ils oublient que le parc et ses aménagements sont adossés à une falaise urbaine qui n'est guère concernée par la montée des eaux.

D'autres initiatives locales, comme *la ferme communautaire de Red Hook*, établie à la fin des années 2000 sur des terrains appartenant aux anciens chantiers navals et à proximité de logements ouvriers, montrent également une voie moins spéculative, mieux perçue par la population existante. Cependant, à Williamsburg et plus encore à Brooklyn Heights, les classes moyennes supérieures et un public que l'on qualifierait volontiers en Europe de « bobo » se disputent ces nouveaux espaces en voie de réhabilitation, dont les prix grimpent rapidement. Les nouveaux « jardins partagés » sur les toits des immeubles ou des entrepôts, ou encore la floraison des marchés bio offrent au regard et à l'habitant une étonnante fraîcheur... qui n'est pas qu'à vocation climatique.

### *Un « New Deal » pour le waterfront new-yorkais*

Mais au tournant des années 2000, dans la foulée de l'élection de l'homme d'affaires libéral Michael Bloomberg au poste de maire (2002-2013), l'heure est plutôt aux grands projets privés. En mars 2011, après un important travail préparatoire, le maire et la présidente du *City Council*, Christine Quinn, présentent un document de 200 pages intitulé *Vision 2020 - New York Comprehensive Waterfront Plan*. Tout en soutenant l'expansion de l'industrie maritime, mais en la repoussant définitivement à Newark, dans l'État voisin du New Jersey, *Vision 2020* ouvre la voie à un aménagement volontariste du front d'eau en faveur de nouveaux usages comme la construction de logements, la réhabilitation des docks au bénéfice du commerce et de



l'immobilier de bureaux, mais aussi la création d'espaces publics et de parcs. Pour la première fois depuis Roosevelt et le *New Deal*, la ville est irriguée par un « réseau de projets » faisant appel à de forts investissements privés<sup>503</sup>. *Vision 2020* comporte des spécifications précises pour les espaces situés au contact de l'eau, mais entend instaurer aussi de nouvelles pratiques urbaines. Ainsi la création de « grands équipements culturels » à proximité de tels sites vise-t-elle à inciter les classes aisées à se réappropriier les rivages. Mais tel que l'exprime le maire, il s'agit bien d'un « grand récit » mobilisateur, d'une « nouvelle frontière » à (re)conquérir : l'espace maritime et fluvial new-yorkais, auquel la ville a de fait tourné le dos pendant plusieurs décennies. Pour le maire, l'espace aquatique, au sens large, est désormais considéré comme le « sixième *borough* » de New York. En présentant publiquement ce projet, le maire sortant décline fièrement ses réalisations antérieures :

« Nous avons construit de nouveaux parcs en front d'eau dans chacun des cinq *boroughs* de la ville et nettoyé notre littoral après des années de déclin et d'abandon. Et nous avons créé des emplois tout au long du front d'eau depuis le littoral Nord de Staten Island jusqu'aux extrémités du Bronx. »<sup>504</sup>

Puis il détaille les objectifs de *Vision 2020*, ouvrant une « nouvelle perspective » pour la ville :

« Le plan guide New York City Waterfront s'appuie sur ces réalisations et représente la nouvelle étape dans cet effort essentiel. [...] À travers *Vision 2020*, nous allons améliorer encore la qualité des eaux et nous assurer que chaque habitant ait accès à un espace ludique tellement vital pour la qualité de la vie de nos concitoyens. [...] Ces projets constituent l'une des plus spectaculaires transformations de *waterfront* de toute l'histoire américaine. Nous allons continuer de nous en servir comme d'un moteur de la croissance économique de l'Amérique et d'investir dans des initiatives qui aideront les New-yorkais à verdifier leurs quartiers et construire une ville plus soutenable au plan économique. »<sup>505</sup>

Plus concrètement, les programmes d'action envisagés portent sur l'élargissement de l'accès public à l'eau, l'animation du front d'eau, l'encouragement à la création d'emplois, l'amélioration de la qualité des eaux, la renaturation du littoral, la valorisation d'une « trame bleue » (*Blue Network*) dans toute la ville, l'amélioration de la gouvernance urbaine et enfin la montée en puissance de la résilience climatique<sup>506</sup>. Ces objectifs sont ensuite déclinés quartier par quartier. Un agenda établit en outre

---

<sup>503</sup> L'administration Clinton avait mis en place, en 1994, un dispositif d'incitation à l'investissement via des allègements fiscaux qui a profité à certains quartiers défavorisés (Harlem et Williamsburg, notamment), mais contribué aussi à la gentrification accélérée de ces secteurs : les *Empowerment Zones*.

<sup>504</sup> NYC, (2011), *Vision 2020*, p. 5 [Traduction de l'auteur].

<sup>505</sup> *Ibid.*

<sup>506</sup> *Ibid.*

une liste de « projets prioritaires », soutenus et développés par un nombre important d'agences et de partenaires semi-publics, comme la New York City Economic Development Corporation, proche des investisseurs et du patronat new-yorkais, les départements municipaux Parks & Recreation et Environmental Protection, ainsi que le puissant Department of City Planning. Deux projets récents illustrent cette volonté : la transformation de la High Line, une promenade de 2,5 kilomètres au cœur du West Side de Manhattan, aménagée sur une ancienne voie de chemin de fer surélevée qui servait au transport de marchandises dans le district industriel de Meatpacking, et la réalisation du Brooklyn Bridge Park au pied du pont de Brooklyn, tous deux livrés sous le mandat Bloomberg.

### *Le « grand récit » bousculé par la mobilisation populaire*

Entre le printemps et l'automne 2010, la municipalité avait pu mesurer l'intérêt que portaient les New-yorkais à cette partie de son action et son adéquation avec leurs attentes à l'occasion d'une série de rencontres et d'ateliers organisés dans les cinq *boroughs*, auxquels participèrent directement un millier d'habitants ainsi les principaux représentants des *communities*. Ceux-ci formulèrent plusieurs centaines de recommandations et de remarques sur le projet. Ce sera le début d'une nouvelle mobilisation qui, à la fin du troisième et dernier mandat de Michael Bloomberg, va s'organiser sur ces thèmes et paradoxalement contribuer à l'élection d'un maire démocrate « radical » (au sens américain du terme), Bill de Blasio, ancien médiateur de la ville de New York<sup>507</sup>. Car si *Vision 2020* préconise une extension de la politique de reconquête urbaine du front d'eau et se veut destiné « à répondre aux défis du changement climatique et de la hausse du niveau des océans », les New-yorkais vont bientôt prendre ces objectifs au pied de la lettre. À mesure que les quartiers se « gentrifient », à l'image de Brooklyn, les organisations communautaires prennent conscience des enjeux et de leur poids, tant démographique qu'électoral, la communauté hispanique jouant de plus en plus un rôle-clé à côté des organisations africaines-américaines traditionnellement actives. Jusqu'alors, seuls les milieux activistes portaient ces thèmes et défendaient un libre accès au *waterfront* privatisé par de multiples activités, industrielles ou non. Quelques dizaines de militants, pionniers ou inconscients, pratiquaient le canoë-kayak sur l'East River ou le canal Gowanus, pourtant reconnu en 2010 comme l'un des pires sites pollués du territoire américain, comme un geste de défi face à la passivité des pouvoirs publics.

---

<sup>507</sup> Avec un résultat exceptionnel de 73 % des suffrages, contre 24 % pour le candidat républicain Joe Lhota.



Fig. 60 : Le canal industriel Gowanus, objet d'une future reconquête écologique ?  
– Photo © P. Gras

Progressivement, ces mouvements furent relayés par des groupes réclamant un accès à l'eau plus démocratique, des reconversions moins sélectives à destination des classes défavorisées, avec à la clé des emplois – qu'ils soient « verts » ou non, pourvu qu'ils existent – permettant à la population pauvre de bénéficier de la nouvelle croissance et de l'attractivité retrouvée de la ville. L'appauvrissement d'une partie des quartiers les moins bien « situés » sur l'échelle de cette reconquête a servi de moteur à ces revendications. Et cette logique a bientôt débouché sur le terrain politique. Tout au long de sa campagne victorieuse, Bill de Blasio n'a cessé d'affirmer qu'il mènerait une politique « en rupture » avec celle du maire précédent qui, au cours des douze années de son mandat, s'était donné pour ambition

« d'attirer les riches, les classes créatives et les touristes en proposant une offre d'aménités urbaines, ce qui a contribué au processus de gentrification non seulement de *Downtown* et *Midtown*, mais aussi à Harlem et à Brooklyn »<sup>508</sup>.

<sup>508</sup> C. Ghorra-Gobin, (2014), « Y-a-t-il une affiliation entre *Occupy City Hall* et *Occupy Wall Street* ? », *Tous urbains* n°5, mars [Le nombre annuel de touristes visitant New York est passé, pendant le mandat de Bloomberg, de 35 millions en 2001 à 52 millions en 2013.]

Bill de Blasio a fréquemment utilisé la métaphore du « récit des deux villes » pour évoquer les contrastes sociaux. Il le faisait à dessein, le cinquième des New-yorkais pouvant être considéré comme pauvre, selon les critères du Bureau local des statistiques. On pouvait donc imaginer qu'une nette inflexion serait donnée au cours des années suivantes à cette politique volontariste d'aménagement du littoral, qui devrait ainsi tenir compte de cette capacité de mobilisation des communautés locales « dans un contexte fortement marqué par la rivalité intermétropolitaine et par des programmes centrés sur une politique d'attractivité territoriale »<sup>509</sup>. Mais il restait à savoir sous quelle forme et au bénéfice de quels projets précis cette inflexion stratégique serait menée et si, comme cela en prenait le chemin, la patrimonialisation du *waterfront* industriel et portuaire y jouerait effectivement un rôle accru.

Plusieurs facteurs – exogènes pour certains – pourraient contrarier cette volonté de « rupture » et d'aménagement « démocratique » du littoral, dans la perspective d'écrire un « nouveau récit ». En premier lieu, la dimension climatique du problème s'est rappelé au souvenir des New-yorkais en 2012. L'ouragan Sandy a été qualifié de « tempête du siècle » par les observateurs qui estiment qu'au cours des vingt années à venir, de tels événements pourraient se reproduire avec une ampleur inégalée. Cette catastrophe, dont le coût humain et matériel a été extrêmement élevé<sup>510</sup>, a mis l'accent sur les fragilités des infrastructures de la métropole new-yorkaise qui ont été sévèrement touchées. Elle a incité les autorités locales à chercher à prévenir ce type d'aléa climatique pour rendre New York moins vulnérable, ce qui devrait se traduire par des coûts importants pour la collectivité. Aussi les conséquences de cet événement ont-elles été sensibles dans la manière dont les autorités new-yorkaises ont intégré les risques d'inondations dans leurs stratégies. Les services officiels ont commencé à admettre le fait que la montée des eaux pourrait placer 800 000 New-yorkais en zone inondable à l'horizon 2050, contre 400 000 en 2010<sup>511</sup>. Michael Bloomberg s'était engagé à prendre des mesures « immédiates » pour que de tels événements ne puissent se reproduire. Plusieurs concours ont ainsi été lancés pour tenter de promouvoir des méthodes d'aménagement prenant en compte les risques tout en maximisant la sécurité des investissements privés appelés à les mettre en scène, dont les résultats ont été présentés par le maire Bill de Blasio et le gouverneur de l'État de New York en juin 2014.

---

<sup>509</sup> C. Ghorra-Gobin, (2014), *op. cit.*

<sup>510</sup> 100 morts, dont 40 à New York, et 50 milliards de dollars de dégâts.

<sup>511</sup> Talke S.A., (2014), *op. cit.*

L'agence danoise BIG a ainsi esquissé des scénarios plutôt positifs à cet égard, proposant des images rassurantes, avec son *Big U* qui ceinture le sud de Manhattan par un fer à cheval d'équipements et d'aménagements « résilients » sans remettre en cause la verticalité de la ville<sup>512</sup>. En matière de développement durable, la ville de New York n'est pourtant pas en reste, même si l'utilisation massive de la climatisation et la congestion des transports urbains continuent de poser problème dans une ville ayant pour objectif de réduire de 30 % ses émissions de gaz à effet de serre avant 2030. Une certaine prudence devrait donc être de mise concernant de nouveaux aménagements mettant en jeu ce patrimoine littoral attractif mais fragile.

En second lieu, l'environnement économique pèse sur un tel projet. Aux États-Unis, il est impératif que capitaux, promoteurs et clients soient au rendez-vous, ce qui comporte de fortes contraintes de rentabilité pour tous les projets. L'attitude des autorités chargées du « redéveloppement » est à cet égard ambivalente. Car la volonté d'établir une image prestigieuse, à travers la réalisation de nouveaux éléments de *waterfront* à l'architecture soignée, ou d'améliorer la qualité de la vie grâce à la verdure et aux espaces publics entre tôt ou tard en conflit avec l'ouverture de ces espaces au plus grand nombre, la sauvegarde de la mémoire industrielle et du patrimoine portuaire, et parfois l'attachement de la population à son quartier, dont elle est appelée à faire le deuil lorsque la reconversion se fait trop pressante...

### *Ville verticale vs ville résiliente ?*

Ensuite, la demande sociale est forte en matière d'emploi et de sécurité urbaine, les inégalités spatiales et sociales entre les quartiers étant croissantes dans ces domaines, avec la part de risque qu'elles font peser sur tout projet politique de recomposition. De ce point de vue, le projet social de la municipalité de Blasio ne pourra s'apparenter à un simple « gauchissement » du projet modernisateur de Michael Bloomberg. Il devra réellement impliquer de plus larges secteurs de la population new-yorkaise et afficher des résultats tangibles à court terme, notamment en matière de transports publics ou d'association des habitants à la gestion des nouveaux espaces publics liés à ces aménagements.

Enfin, en termes de formes urbaines, la logique actuelle contribue à relativiser la question de la grande hauteur et de la densité vis-à-vis du risque qu'elle ferait peser sur le futur de New York. Les investisseurs poussent à rentabiliser davantage le

---

<sup>512</sup> P. Gras, (2015), « Ville verticale vs ville résiliente ? », *op. cit.*



foncier dans l'hypercentre de la métropole où se concentre une grande partie des centres de décision, plutôt qu'à en assurer la viabilité environnementale. En outre, d'ici à 2030, New York espère gagner un million d'habitants, des cadres supérieurs, des emplois très qualifiés et des « créatifs » dans leur grande majorité : un moyen de renforcer l'attractivité et la puissance économique de la ville. Compte tenu de la rareté et du renchérissement des prix du foncier, tant à Manhattan qu'à Brooklyn, il est clair que l'essentiel de cette croissance se fera en hauteur. Comme les investisseurs négocient toujours mieux le droit de densifier leurs parcelles en échange d'aménagements publics, et comme l'image des métropoles continue de se jouer sur la singularité de leur *skyline*, il est fort probable, même dans le cadre d'un projet politique alternatif, que la ville verticale soit assurée d'un bel avenir.



Fig. 61 : Brooklyn, un tissu urbain très composite – Photo © P. Gras, 2011

New York va néanmoins devoir imaginer un mode de développement plus équilibré, intégrant la croissance des secteurs périphériques et organisant sa résilience sur des bases plus participatives, comme s’y est engagé Bill de Blasio, sans négliger les facteurs de compétitivité liés à son statut de « ville-monde » :

« La résilience du modèle new-yorkais passe par le maintien de la compétitivité de la ville face non seulement aux métropoles mondiales concurrentes, elles aussi lancées dans la course à la verticalité, mais [aussi] face à ses propres périphéries vers lesquelles partent de nombreux emplois. »<sup>513</sup>

Le « modèle vertical » new-yorkais devra par conséquent puiser dans sa capacité à se réinventer, sans doute sur la base d’une trame identique, mais avec des formes urbaines moins fragiles et mieux protégées, prenant en compte des impératifs sociaux récurrents. La mondialisation est, dans ce contexte, un aiguillon pour les décideurs. Car la moindre des inflexions aux stratégies de recherche de compétitivité et de sécurité des investissements peut être interprétée comme un aveu de faiblesse ou d’impuissance, ce qui ne manquerait pas de lui coûter cher vis-à-vis des investisseurs privés. En outre, les marges manœuvres de la municipalité et de l’État de New York vis-à-vis d’un niveau fédéral dominé par les ultraconservateurs climatosceptiques semblent restreintes, au plan réglementaire comme au plan financier. Les interstices disponibles pour agir sensiblement sur l’héritage industriel ou les paramètres environnementaux paraissent donc assez limités. Sans doute faut-il comprendre la récente décision de la ville de New York de favoriser les liaisons fluviales entre les différents boroughs par un mode de transport collectif à coût modéré comme un geste à la fois symbolique et minimal dans un tel contexte<sup>514</sup>.

Les formes urbaines du futur inspirent aussi de nouvelles utopies qui, à défaut d’être immédiatement opératoires, veulent relever le défi de la durabilité des formes urbaines au regard de la montée des périls, avec des projets d’îles urbaines autonomes, des fermes aquatiques ou des formes d’habitat dont l’autosuffisance énergétique semble constituer le trait commun<sup>515</sup>.

---

<sup>513</sup> R. Le Goix, P. Peretz, (2011) « New York, laboratoire social et urbain du XX<sup>e</sup> siècle », *Les Cahiers de la Métropole*, Ville de Paris éd., p. 53-57.

<sup>514</sup> *Lunch Box*, c’est le nom générique d’un nouveau type de ferry proposé dans le cadre d’un concours organisé parmi les étudiants New-yorkais. À l’initiative de la municipalité, ce moyen de desserte maritime et fluviale, qui sera répliqué à 26 unités, proposera six nouveaux trajets à prix abordable pour faciliter l’accès à Manhattan depuis les différents *boroughs*, notamment depuis Brooklyn. Munies de technologies modernes et offrant davantage de services, ces navettes feront partie d’une des flottes les plus écologiques des États-Unis, selon la ville de New York. Source : [www.marinelink.com](http://www.marinelink.com), mis en ligne le 23 mai 2017 [consulté le 10 juin 2017].

<sup>515</sup> P. Gras, (2015), « Ville verticale vs ville résiliente ? », *op. cit.*





Fig. 62 et 63 : Patrimoine ordinaire sur les rives de l'East River (h.) et de l'Hudson (b.) –  
Photos © P. Gras

Cette ville « résurgente » entend prendre le risque de l'innovation – ou au moins celui d'en rechercher les acteurs motivés – face à la montée des eaux et aux périls engendrés par les modes de vie, sans pour autant garantir une meilleure *livability* ni une urbanité partagée, car la sélectivité sociale qui résultera de ces utopies sera probablement l'une des conditions de leur faisabilité. Il s'agit en définitive pour New York d'imaginer des espaces urbano-portuaires ouverts aux opportunités urbaines et placés dans une dynamique croisant les paramètres économiques et environnementaux, avec des objectifs plus affirmés d'équité sociale et territoriale, et peut-être de permettre aux récits alternatifs qui émergent dans les quartiers gentrifiés de s'exprimer plus fortement... et surtout d'être entendus<sup>516</sup>.

---

<sup>516</sup> Cf. notamment A. Masboungi, J.-L. Cohen (dir.), (2014), *op. cit.*

## 5. Les paradoxes de la mondialisation des métropoles portuaires

Au terme de ces trois études de cas, l'idée selon laquelle les formes induites par la mondialisation présentent au moins autant de variations que de situations locales et autant de récits singuliers que de traits communs reçoit une certaine validité. Ces métropoles portuaires sont parties prenantes de cette phase historique qui, depuis le début des années 1990, unifie les modes de production et les codes de consommation à une très large échelle. Pour autant, les acteurs de ces métropoles ne s'y résolvent pas totalement, ou du moins adoptent vis-à-vis de ces phénomènes des attitudes ou des stratégies variables. Certaines collectivités organisent des concours d'idées ou des consultations d'architectes qui, à rebours des propositions « standardisées » des grandes équipes qui parcourent l'univers des concours internationaux à la recherche de nouveaux marchés, proposent des formes urbaines ou architecturales tenant compte du contexte et de l'environnement local, voire du périmètre portuaire concerné lorsque celui-ci fait partie des objectifs<sup>517</sup>.

### *Mondialisation, banalisation ?*

La banalisation des territoires portuaires ne procède pas donc seulement d'une transposition mécaniste du phénomène de mondialisation sur l'espace et les formes urbaines. Il faut donc l'observer avec davantage de précautions et de nuances. Françoise Fromonot<sup>518</sup> n'a pas ces préventions analytiques. « Ce qui frappe, affirme-t-elle, c'est l'impression générique qui se dégage des paysages urbains récemment produits par ces villes, pourtant très diverses, pour stimuler leur "attractivité" et partant, y répondre »<sup>519</sup>. Et d'instruire le procès d'une ville contemporaine dont les traits évoquent, pour elle, la standardisation des paysages et des situations :

« Partout, ce sont les mêmes aménagements paysagers/durables/événementiels de places publiques et de berges de fleuves ; les mêmes projets urbains de catalogue, remplis d'architectures prétendument innovantes, dont l'extravagance toute de façade doit [...] racheter la platitude conventionnelle des plans d'urbanisme. La convention peut avoir une valeur quand elle facilite le vivre ensemble, pas quand elle équivaut à un rabotage mécanique de la réflexion. Si ces nouveaux milieux urbains se ressemblent, c'est parce qu'ils sont le portrait construit de normes institutionnelles, commerciales, juridiques et même mentales. »<sup>520</sup>

---

<sup>517</sup> Cf. P. Gras, (2010), *op. cit.*, p. 239-248.

<sup>518</sup> Critique d'architecture et fondatrice de la revue *Criticat*. Cf. « L'architecture devrait être examinée sans complaisance », entretien paru dans *Tous Urbains* n°15, septembre 2016, p. 20-27.

<sup>519</sup> *Ibid*, p. 27.

<sup>520</sup> *Ibid*.

L'espace urbain contemporain ne serait-il alors que le résultat déterministe des contraintes, produit d'une logique globale indifférenciée ? Ce ne serait pas le cas si, comme le suggère Françoise Fromonot, l'architecte, l'urbaniste, le paysagiste « travaill[ai]ent sur l'invisible pour agir plus stratégiquement sur le visible », c'est-à-dire autant sur la conception des espaces urbains à proprement parler que sur « [les] rouages qui les déterminent », en s'engageant « dans la recherche des moyens de les repenser en amont »<sup>521</sup>. Un vaste chantier, admet-elle, qui est celui du projet urbain dans son ensemble, où ce sont moins les bâtiments comme objets qui intéressent le chercheur que l'environnement, construit ou non, dont fait partie l'architecture.

Une seconde critique des conséquences de la mondialisation porte sur le renforcement supposé du contrôle exercé sur le développement des métropoles par le biais de la globalisation économique, qui réduirait d'autant leurs marges de manœuvre, et par là même leurs potentiels d'urbanité. Marcel Roncayolo a discerné, dès les années 1990, « une ambiguïté dans l'appréciation des métropoles qui court dans toute la critique urbaine du XX<sup>e</sup> siècle » et contribue à jeter le doute sur le sens véritable des mutations de ces villes :

« Centres d'innovation, capables de modeler de nouvelles relations et de nouveaux espaces ; mais lieux de domination aussi, sorte de forme territoriale de la bureaucratie qui accompagne les sociétés industrielles et de la coalition d'intérêts qui les gère. Entre le contrôle et la création, les espaces ouverts et les chasses gardées (le gigantisme de l'agglomération et la mobilité des hommes et des idées), le jugement oscille. »<sup>522</sup>

Roncayolo interroge d'ailleurs ce mouvement avec un argumentaire étonnamment anticipateur :

« La tradition des villes archipels, dans le monde médiéval et moderne, prend un nouveau sens avec les grands systèmes de circulation et de traitement de l'information. Les réseaux l'emportent sur les territoires continus protégés par la distance, le temps et les formes plus artificielles ou plus historiques du cantonnement, de la frontière politique ou économique. La chaîne des grandes bourses mondiales, permanente à travers les fuseaux horaires, illustre ce nouvel aspect de l'ubiquité. La notion de ville internationale gagne du terrain, ne serait-ce qu'en raison de l'internationalisation croissante des phénomènes – et pas seulement de l'économie ; elle subordonne celle, plus enracinée et plus ancienne, de capitale. Mais n'est-ce pas au détriment de la cohésion interne de chacune des métropoles ? »<sup>523</sup>

---

<sup>521</sup> *Ibid.*

<sup>522</sup> M. Roncayolo, (2002), *op. cit.*, p. 145. [Ce texte a été écrit en 1993].

<sup>523</sup> *Ibid.*, p. 146.

Cette « cohésion interne » dont parle Roncayolo est précisément celle que cherchent à créer (ou à conforter) les grands récits échafaudés dans les métropoles portuaires. Ils constituent leur « quête du Graal », en quelque sorte. C'est en tout cas le discours tenu, sans risques ni quelques anachronismes historiques parfois. Si les « grands récits » sont par définition globalisants et en quelque sorte atemporels – leur fonction globale leur permet de dépasser le séquençement du temps réel –, ils ne peuvent néanmoins pas réécrire totalement une histoire locale sans procéder à des coupes, à des raccourcis, voire à des formes de « post-vérité », comme on peut le dire aujourd'hui, préjudiciables à la crédibilité du discours tenu.

### *Une homogénéisation du temps historique ?*

À l'homogénéisation des projets des métropoles portuaires par le « grand récit » correspondrait une sorte de mise en ordre du temps de l'histoire. D'ailleurs, une approche nouvelle de l'espace et du temps, à travers l'analyse du rapport entre la mondialisation et ses effets sur les territoires concernés, n'est-elle pas possible, voire souhaitable ? Un premier obstacle à une telle démarche, propre à une certaine « théologie de l'histoire »<sup>524</sup>, consiste à ne vouloir discerner qu'un temps extrêmement hétérogène qui empêche de construire les continuités nécessaires pour comprendre comment ces temporalités peuvent coexister, et même s'articuler, au sein d'une même histoire humaine et urbaine. À l'autre extrême, le second obstacle est celui de l'homogénéisation absolue du temps historique, corrélative à l'idée moderne d'un progrès linéaire et à la traduction mécanique des phénomènes globaux dans l'espace local. Entre trop d'hétérogénéité et trop d'homogénéité, quel est finalement le temps pertinent pour mener une telle analyse ? Le philosophe Walter Benjamin synthétise bien la réponse : « L'idée d'un progrès de l'humanité tout au long de l'histoire serait un processus se déroulant dans un temps vide et homogène. »<sup>525</sup>

Ce temps « homogène », calqué sur le modèle des mathématiques et de la mécanique – qui privilégie le mouvement rectiligne et uniforme au mouvement circulaire – ne permet pas d'apprécier les différences de rythme, d'intensité, de formes spatiales, de pratiques sociales ou de références culturelles qui sont propres aux séquences historiques. À l'inverse de ce temps « immuable » dont les effets systémiques organiseraient efficacement l'espace sur la quasi-totalité de la planète, on opposera l'idée d'une progression graduelle et différenciée des phénomènes qui n'est possible

---

<sup>524</sup> A. Rosset, (2010), *op. cit.*

<sup>525</sup> W. Benjamin, (1971), « Thèses sur la philosophie de l'histoire », I - 2, *Œuvres*, vol. 2, Denoël.

qu'au sein d'un espace remodelé en permanence, polarisé autour de certains lieux considérés comme emblématiques ou décisifs pour le développement d'une métropole et travaillé par les effets contraires des stratégies des différents acteurs. Comment, en effet,

« visualiser le progrès du temps historique sans une sélection préalable de l'espace, c'est-à-dire la désignation normative d'un certain nombre de lieux considérés comme [plus] favorables au déploiement des potentialités historiques » ?<sup>526</sup>

Il en va ainsi, nous semble-t-il, des espaces portuaires, sans cesse composés et recomposés par des mouvements historiques contradictoires et séquencés et, à l'inverse, par un « temps long » qui les place en première ligne vis-à-vis de la plupart des phénomènes planétaires, qu'ils touchent à l'économie, à l'environnement ou aux phénomènes sociétaux en tant que portes du monde. Si le temps cyclique, la longue durée des mouvements de l'économie mondialisée, se prête bien à une analyse pour partie linéaire, le temps historique est toutefois constitué également de mouvements répétitifs qui comportent, comme l'exprime clairement Braudel, « des variations et des retours, des détériorations, des aménagements, des stagnations – les sociologues parlent de déstructurations et de restructurations »<sup>527</sup>. Le temps des « événements », celui de la courte durée, s'avère en revanche, « explosif », « dramatique », constitué de « ruptures » et d'« oscillations brèves »<sup>528</sup>. Il faudrait interroger ici, de façon critique, le propos sur l'espace issu du « temps long ». Car si Braudel a parfaitement perçu le fait que le rythme de certains cycles dépasse la simple conjoncture et relève par conséquent de mouvements de fond, il reste malgré tout à distance du rythme atypique propre à chaque espace géographique, rythme à partir duquel il a pourtant élaboré et conceptualisé initialement la temporalité des pratiques historiques<sup>529</sup>.

Pour cerner avec une certaine efficacité les phénomènes globaux auquel le « temps long » renvoie, l'historien doit se garder de ne s'intéresser qu'à un « temps abstrait, uniforme et rectiligne », mais au contraire faire porter ses efforts sur

« le temps intrinsèque des processus qu'il étudie, représenté à chaque fois par la trajectoire d'une variable. Ces variables sont nombreuses et leurs trajectoires, en général ne coïncident pas. Le "temps de l'histoire" s'estompe ainsi derrière une pluralité de temps intrinsèques des processus particuliers, des histoires, politique, sociale, religieuse »<sup>530</sup>.

---

<sup>526</sup> A. Rosset (2010), *op. cit.*, p. 145.

<sup>527</sup> F. Braudel, (1979), *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, Paris, Armand Colin, 463 p.

<sup>528</sup> F. Braudel, (1969), *Écrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, p. 52.

<sup>529</sup> A. Rosset, (2010), p. 147 et s.

<sup>530</sup> K. Pomian, (1984), *L'ordre du temps*, Paris, Gallimard, p. 94.

L'espace historique n'est ni simple ni homogène, et les pratiques politiques – les « stratégies », dirait-on aujourd'hui – développées sur tel ou tel territoire n'obéissent pas aux mêmes contraintes spatiales que les pratiques économiques. Le rythme des échanges financiers est ainsi bien plus rapide et beaucoup plus immédiat que ne le sont les flux de marchandises, même « globalisés », ou bien sûr que les décisions d'aménager l'espace. Les impacts de ces processus sur les territoires semblent calqués sur ces mouvements, avec des effets presque instantanés et d'autres plus lents, voire imperceptibles, comportant des dimensions de « résistance » ou de « résilience », selon le vocabulaire choisi. Ainsi Wallerstein s'attache-t-il à mettre en valeur la simultanéité d'espaces historiques à la fois différenciés et enchevêtrés. Il entend rendre plus intelligible la reconfiguration dans le temps de ces espaces, à l'aide des concepts de « centre », cœur d'un « système-monde » donné, mais aussi de « périphérie active », quand bien même elle est soumise à la domination du « centre » – des concepts qui ne désignent pas une réalité figée, mais au contraire mouvante et hétérogène<sup>531</sup>. Wallerstein cherche à déconstruire au passage les schémas braudéliens de l'« espace-temps » et de l'« économie-monde », même s'il joue un peu, au passage, sur les mots : « Je montrerai que le temps et l'espace ne sont pas deux catégories distinctes mais bien une seule et même catégorie que je nommerai Temps-espace »<sup>532</sup>. Cela rendrait quelque peu illusoire toute volonté d'homogénéiser artificiellement l'espace-temps de l'histoire et vaine toute tentative de formaliser cette homogénéisation par le « grand récit », selon le principe que nous avons postulé.

En effet, la notion de mondialisation, dans son acception la plus fréquente, est perçue comme l'expression d'une érosion du pouvoir des États nationaux et des pouvoirs locaux face à la montée en puissance d'autres types d'institutions (financières ou internationales) et de grands groupes privés (en général multinationaux) dont la prédominance aurait été rendue possible par des mécanismes économiques comme la déréglementation du marché monétaire, l'extension de la libre circulation des marchandises (à défaut de celle des hommes) et, bien sûr, concernant notre étude, l'accroissement des flux d'échanges de produits manufacturés à l'échelle planétaire par la voie maritime. La logique de conteneurisation y contribue assurément, mais les présupposés de l'économisme pèsent sur cette vision<sup>533</sup>.

---

<sup>531</sup> I. Wallerstein, (1995), *Impenser la science sociale*, Paris, PUF, p. 161 et s.

<sup>532</sup> *Ibid.*

<sup>533</sup> L'économisme désigne une tendance à considérer tous les faits sociaux comme des faits économiques. Elle est souvent employée pour critiquer une vision purement économique dans une perspective « réductionniste » qui serait une construction représentative de l'Homme et de la société



Du point de vue du « système-monde », l'interaction permanente entre les autorités publiques et le marché est non seulement logique, mais surtout nécessaire. Au sein d'un système qui fonctionne sur le principe de la libre concurrence économique, l'État-nation – et, dans de plus rares cas, les niveaux élevés de pouvoirs territoriaux comme les grands États américains (Californie, État de New York) ou certains Länder allemands – apparaissent comme la forme politique adaptée à la régulation de cette concurrence. La coupure artificielle entre l'État, le territoire et le marché, postulée par l'économisme, entraîne une vision réductrice du fonctionnement de l'économie, puisque tout ce qui excède l'individu, l'entreprise ou l'acteur privé perd *ipso facto* son statut d'acteur historique<sup>534</sup>. Cette lecture du rôle des acteurs historiques des territoires et de leurs interactions avec le mouvement de globalisation est pourtant centrale, comme le montrent les initiatives prises par les autorités des trois métropoles étudiées. Elles ont en effet pris le soin d'impliquer l'État comme les grands acteurs privés, voire dans certains cas les représentants de la société civile, aux dispositifs qu'ils ont créé pour organiser ce mouvement de globalisation différenciée sur leur territoire. Cette mise à distance effectuée, il reste à produire la même distanciation vis-à-vis de l'analyse des formes urbaines « résultantes ». Si les « grands récits » contemporains et les figures des « héros » qu'ils mobilisent au bénéfice d'une plus grande efficacité des politiques urbaines contribuent à l'homogénéisation des territoires urbano-portuaires dans le cadre du mouvement de globalisation économique, il faut également discuter cette hypothèse normative. Car la diversité de ces récits, leur sensibilité à des phénomènes locaux, à des cultures et à des identités historiquement construites ou à des particularités géographiques ou morphologiques, constituent au contraire des facteurs de diversité urbaine. En cherchant à « mettre en récit » cette urbanité plurielle et contradictoire, complexe à saisir, qui s'exprime dans ces territoires fortement inscrits dans la globalisation, on donc fait œuvre utile, au bénéfice d'interrogations sur le futur que l'on peut formuler dans quatre directions.

### *Le patrimoine comme ressource économique*

Dans la relation au passé, à l'histoire bâtie, il est clair que l'affirmation du patrimoine industriel et portuaire est appelée à jouer un rôle plus important, propre à assurer

---

tout à fait artificielle. Cf. Richard Langlois, (1995), *Pour en finir avec l'économisme*, Montréal, Boréal, 176 p., et Mehran Ebrahimi (dir.), (2000), *La Mondialisation de l'ignorance : comment l'économisme oriente notre avenir commun*, Montréal, Isabelle Quentin Éditeur, 158 p.

<sup>534</sup> L. Robelin, (1994), « Les nouvelles formes mondiales de la politique », J. Bidet et J. Texier (dir.), *Le nouveau système du monde*, Paris, PUF, 225 p.

une meilleure articulation entre le passé et l'avenir, et même à « intervenir comme une ressource dans la mise en place de nouvelles économies »<sup>535</sup>, comme on a pu le constater à Gênes ou au Havre, et comme certains acteurs publics, mais aussi privés, commencent à le percevoir :

« Un gouvernement veut-il aider [son pays] à maintenir son rang dans le classement industriel mondial ? Alors il faut [qu'il] réfléchisse aux moyens de faire sa place [...] à la sensibilisation à l'égard des modes d'accumulation dans le long terme du patrimoine technique et industriel des nations, mais aussi des différentes aires culturelles du globe. C'est à coup sûr l'un des moyens de faire bénéficier les générations futures des acquis de notre passé, mais aussi de confirmer la réalité de l'existence d'un patrimoine global de l'humanité. »<sup>536</sup>

Cette notion de « patrimoine actif », ou même « d'acteur du patrimoine », donc de l'héritage bâti, a été décisive dans le changement de cap de certaines métropoles portuaires, comme Nantes, Le Havre ou Sydney, compte tenu des enjeux économiques qui étaient ou sont à la clé. Il n'est pas à exclure qu'elle le soit de nouveau, à titre d'alternative à la muséification des espaces portuaires, qui peut s'avérer mortifère à plus d'un titre.

### *Mutations sociales et gentrification*

En second lieu, l'évolution des formes urbaines apparaît socialement corrélée à la manière dont les populations des métropoles investies dans leurs quartiers peuvent se positionner vis-à-vis des projets urbains et ainsi écrire leur propre récit. Le rôle joué par les communautés locales dans la mutation de secteurs entiers de Manhattan, du Bronx ou de Brooklyn n'a pas été assez reconnu dans les analyses menées sur les transformations de l'espace new-yorkais depuis une trentaine d'années<sup>537</sup>. Comme le remarque pourtant Saskia Sassen, « l'immigration est un élément qui a permis d'« éviter trop d'abandons de maisons et de fermetures de boutiques » à New York, à partir des années 1970-80<sup>538</sup>.

« Grâce à leur communauté, les immigrés se sont activement engagés dans des secteurs entiers de la géographie et de l'économie de leur ville d'accueil. La communauté représente ainsi un investissement à échelle réduite de travail direct (par l'amélioration du voisinage) et de capital (par le commerce de proximité) dans l'économie d'une ville. »<sup>539</sup>

---

<sup>535</sup> L. Bergeron, M.T. Maiullari Pontois, (2011), *op. cit.*

<sup>536</sup> *Op. cit.*, p. 972.

<sup>537</sup> Cf. A. Masbounji, J.-L. Cohen (dir.), (2014), *op. cit.*

<sup>538</sup> S. Sassen, (1996), *op. cit.*, p. 432-434.

<sup>539</sup> *Ibid.*

Leur contribution à la transformation de leur cadre de vie a-t-il modifié ou freiné la diffusion d'un modèle « globalisé » à l'ensemble de la métropole new-yorkaise, ou bien au contraire l'a-t-elle favorisé ? La question de la gentrification, récurrente dans la plupart des métropoles post-industrielles, est à lire comme un contrepoint à cette contribution des communautés locales aux mutations urbaines. Saskia Sassen s'interroge également sur le fait de savoir si l'accroissement des inégalités dans les métropoles globales avait apporté de nouvelles formes sociales ou spatiales, à côté des ruptures et des formes urbaines ségrégatives pointées négativement, à juste titre, bien qu'elles aient profité à d'autres catégories sociales, en commençant par les artistes et la « classe créative » :

« La gentrification n'est pas un processus nouveau, mais ce qui est différent, par rapport aux épisodes antérieurs [aux années 1990], est l'échelle de leur manifestation [...] et l'étendue de l'infrastructure commerciale ainsi créée, à laquelle tout le monde, peu ou prou peut avoir accès. Cela a engendré une idéologie de la consommation, différente de la consommation de masse des classes moyennes dans la période de l'après-guerre, centrée sur la construction et l'aménagement des nouveaux logements de banlieue, avec l'infrastructure qui leur était associée. [...] Ce n'est pas simplement une extension de la consommation élitaire, qui a toujours existé et qui continue d'exister dans les grandes villes, mais plutôt une sorte de nouvelle consommation de masse, plus réduite que l'ancienne en raison de son coût et de l'accent mis sur la mode et le stylisme. »<sup>540</sup>

L'immigration, et même la pauvreté d'une partie de la population de New York, aurait ainsi contribué, sur la durée, à la valorisation de quartiers liés antérieurement à l'activité portuaire, reconvertis au cours des deux ou trois décennies écoulées et dont le succès ne se dément pas auprès des classes moyennes et des élites, à l'image de Harlem ou de Brooklyn. En Europe, si ces contradictions sont (un peu) moins aiguës, elles existent aussi et l'on a pu constater le lien qui existait, tant à Gênes qu'au Havre ou à Barcelone, entre la mutation accélérée des espaces portuaires historiques et la transformation des quartiers anciens contigus au détriment des populations résidentes (quartier du Molo à Gênes, quartier de l'Eure au Havre, Barrio Chino à Barcelone). Mais les « élites » ne s'y précipitent pas toujours.

Il faut rappeler, dans ce domaine, le rôle joué par les classes moyennes dans ce processus, notamment aux États-Unis et en Angleterre : d'abord sous la forme d'une suburbanisation consécutive à la croissance et la standardisation de la production industrielle (celle des maisons individuelles comme celle des automobiles), laissant

---

<sup>540</sup> *Op. cit.*, p. 434-435.

derrière elles, dans les centres-villes désertés, « une masse de gens pauvres et désavantagés qui allaient contribuer à la formation des quartiers défavorisés »<sup>541</sup> ; puis dans un mouvement inverse, vingt ans plus tard, avec le retour des classes moyennes et supérieures dans les parties centrales des métropoles, excluant bientôt des quartiers revalorisés les populations qui les avaient investi et ont contribué à leur nouvelle image cosmopolite et attractive. Ce phénomène est sans doute davantage l’apanage des métropoles globales comme Londres ou New York que des métropoles de taille plus restreinte que sont Gênes et plus encore l’agglomération du Havre. Mais à diverses échelles et en dépit de l’impact de la crise économique sur les classes moyennes européennes, il joue également son rôle. La révolution « invisible » de la mondialisation s’est déroulée sous nos yeux sans que nous soyons toujours capables d’en discerner les effets, y compris lorsque nos pratiques du territoire y contribuaient.

### *Une révolution métropolitaine « invisible » ?*

Identifier la métropolisation et la mondialisation – qui ne seraient au fond que deux facettes d’un même processus global – à une « révolution », comme le fait l’historien de la ville Jon Teaford dans son ouvrage *The Metropolitan Revolution*<sup>542</sup>, n’est pas indifférent. Comme le rappelle Cynthia Ghorra-Gobin,

« [Teaford] analyse les transformations sociales, spatiales et économiques de la ville sous l’effet des processus de métropolisation, indissociables de la métamorphose du capitalisme désormais globalisé et financiarisé. Il avance l’hypothèse d’une révolution en opposant l’époque de la “métropole centrée” ou encore “fordiste” du milieu du XX<sup>e</sup> siècle [modèle auquel la ville portuaire industrialisée se rapporte bien] à celle de la “région métropolitaine étalée” ou post-fordiste. Il est ainsi question de “bouleversement” (*disruption*), compte tenu de l’ampleur des changements et des mutations »<sup>543</sup>.

Cette « révolution » ne paraît nullement incompatible avec des formes extrêmement conservatrices de gestion urbaine qui tendent à faire émerger une sorte de post-urbanisme, hostile aux dynamiques métropolitaines, tout à fait adapté à l’Amérique de Donald Trump. Ce « bouleversement » peut être brutal, comme aux États-Unis aujourd’hui, ou au contraire s’inscrire dans des temporalités plus complexes, il n’en a pas moins lieu, et il ne semble pas que les métropoles portuaires n’aient d’autre choix

---

<sup>541</sup> *Op. cit.*, p. 455.

<sup>542</sup> J. Teaford, (2006), *The Metropolitan Revolution: The Rise of Post-Urban America*, New York, Columbia University Press (coll. The Columbia History of Urban Life), 352 p.

<sup>543</sup> C. Ghorra-Gobin, (2017), « Trump et la révolution métropolitaine », *Tous urbains* n°16, déc. 2016-janvier 2017, p. 51-54.

que de l'organiser et d'en tirer profit, « comme elles l'ont toujours fait », aurait dit Braudel. S'organiseront-elles pour autant en « contre-pouvoirs », à l'image de New York et de 300 autres villes américaines annonçant qu'elles refuseraient de céder aux injonctions de l'administration fédérale concernant la reconduction des immigrants illégaux aux frontières des États-Unis, parce qu'elles considèrent l'apport et la diversité de l'immigration comme faisant partie intégrante de leur richesse, dans tous les sens du terme ?<sup>544</sup>

### *Technologies numériques : l'autre « révolution »*

Une autre « révolution » concerne en particulier les territoires portuaires, dont il a été moins question dans cette partie de la réflexion, celle des technologies numériques. Invisibles elles aussi, ou en tout cas plus discrètes que les mutations spatiales, morphologiques ou sociales évoquées au long de ce travail, elles viennent impacter directement la conception des équipements fonctionnels des ports comme les portiques chargés de la manutention, les services liés à la massification des échanges (douanes, transit, logistique), ainsi que les modes de communication/consommation liés aux nouvelles pratiques urbaines, ce qui les rend encore plus incontournables<sup>545</sup>. Moins « lisibles » sur l'espace public, au moins pour le moment, en dehors de quelques sites emblématiques, la puissance de ces logiques qui sont à l'œuvre dans la plupart des métropoles est telle que les générations futures devront assurément les gérer avec davantage de lucidité et d'habileté que les précédentes.

Au final, la contribution de la mondialisation au formatage des espaces urbano-portuaires ne se traduit pas d'une manière univoque. Chacune des trois métropoles étudiées, à leur échelle, avec leurs spécificités, joue un rôle plus ou moins stratégique dans une nouvelle forme d'accumulation capitaliste fondée sur les flux financiers et la globalisation des échanges, à travers leur interface maritime. La métropole « globalisée » du XXI<sup>e</sup> siècle, quelle que soit sa taille, a remplacé le « complexe industrialo-portuaire » du siècle précédent, centré sur la production et la diffusion de produits dans un hinterland plus ou moins étendu, au profit d'un espace où persiste une certaine diversité de formes et de pratiques urbaines, au-delà de la polarisation sociale, de l'individualisation des usages et de la hiérarchisation entre les quartiers. Mais cette diversité est inscrite dans un espace mondial dont la métropole portuaire « hypermoderne » ne peut se disjoindre.

---

<sup>544</sup> Cf. *Le Monde* du 25 janvier 2017.

CRITERES	GENES	LE HAVRE	NEW YORK (BROOKLYN)
Densité urbaine	+	++	+++
Diversité des formes urbaines	++	+	++
Accessibilité à l'eau	+	+++	+
Espaces publics	+++	++	+
Mixité habitat / activités	+	+	++
Mixité sociologique	++	+	+++
Polarités internes	++	+	++
Polarités externes	+	++	+
Verticalité	++	-	+++
Intensité de la mobilité	++	+	+++
Patrimonialisation	++	+++	-
Cosmopolitisme	+	-	+++
Gouvernance adaptée	+	++	+

Fig 2 : Indicateurs qualitatifs d'urbanité (hiérarchisés de + à +++), P. Gras, 2017

Les formes d'urbanité formulées de façon synthétique et comparative (fig. 2) en s'inspirant de concepts mis au point par Jacques Lévy<sup>546</sup> constituent au fond une sorte d'état des lieux non définitif d'une mondialité en mouvement, qui reste ouverte sur des futurs divergents. Tout récit global et homogénéisant désireux de s'appuyer sur une lecture simplificatrice ou réductrice de la mondialisation des espaces portuaires urbains, se heurte de fait à une analyse plus différenciée, où les jeux d'indicateurs et de critères se croisent et se contredisent, où les hiérarchies « spontanées » font place à des mises en perspective plus complexes, où sont à l'œuvre des mouvements contradictoires et des tensions dynamiques que discerne Michel Lussault :

<sup>545</sup> Cf. notamment l'appel à projet de la revue *Territoires en mouvement*, « Révolution numérique et développement des territoires ; nouveaux outils, nouvelles pratiques, nouveaux lieux », rédigé par Christine Liefooghe et Divya Leducq - <https://tem.revues.org/2509> [consulté le 12 juin 2017].

<sup>546</sup> J. Lévy, (2004), « Modèle de mobilité, modèle d'urbanité », S. Allemand, Fr. Ascher, J. Lévy (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin/Institut pour la ville en mouvement, 336 p.

« Le monde n'est absolument pas "lisse", mais de plus en plus ponctué et scandé, de plus en plus différencié par ces ponctuations et ces scansion. Dans une certaine mesure, tout devient semblable et tout se distingue de plus en plus. Il ne faut pas trouver là une contradiction mais plutôt une dynamique qui se cristallise dans la nouvelle importance et puissance de la localisation. »<sup>547</sup>

Si la standardisation de l'architecture ou des formes urbaines se diffuse à une vitesse et sur une gamme de territoires jamais atteints jusqu'à présent – du moins peut-on acquérir cette conviction à partir d'une lecture quelque peu manichéenne des phénomènes de globalisation –, les lieux différenciés que génère la mondialisation font toujours sens pour ceux qui les habitent, « parce qu'ils sont intensément investis par les individus et les groupes »<sup>548</sup>. Les villes portuaires, un temps écartées des grandes « routes » de la mondialisation, y sont revenues, sous des formes et avec des itinéraires qui leur sont propres. Elles contribuent à leur tour à construire de « nouveaux attracteurs de la vie mondialisée », pour reprendre l'expression de Michel Lussault, à travers de nouveaux récits auxquels les sociétés contemporaines devraient être plus que jamais attentives.

---

<sup>547</sup> Cf. *Tous urbains* n°18, juin 2017, p. 15.

<sup>548</sup> *Ibid.*, p. 14.



## MISE EN PERSPECTIVE ET CONCLUSION

### **L'épreuve du « laboratoire » : quelle(s) urbanité(s) pour les métropoles portuaires en mutation ?**

Au terme de ce travail, il importe de comprendre en quoi l'expérience des trois métropoles portuaires étudiées nous instruit de cette « urbanité » singulière qu'elles incarnent mais aussi de prendre le recul nécessaire vis-à-vis de la grille de lecture employée dans cette recherche et d'en évaluer la portée. Pourquoi la globalisation produit-elle des effets qui peuvent paraître à la fois analogues et différenciés sur des territoires spécifiques en termes de formes urbaines, de paysage ou de production architecturale ? Si cette question a éclairé le chemin et traversé de part en part ce travail de doctorat, de façon complexe et contradictoire, elle a également rendu la tâche malaisée au chercheur.

#### *Autonomie et dépendance des formes urbaines*

Concernant le lien entre « mondialisation » et formes urbaines, on aura admis l'idée selon laquelle cette relation n'est pas aussi déterministe qu'elle pouvait paraître a priori et qu'elle engendre des effets divers, provoque des crises, voire des rejets, mais aussi des interactions, des capacités de mobilisation, des changements de cap qu'on aurait tort de traiter comme des épiphénomènes. Dans ce domaine, parce qu'elles ont correspondu à de longues périodes de mutation, parfois dramatiques, et qu'elles ont été capables d'élaborer et d'intégrer de « grands récits » susceptibles de leur donner un nouvel essor, les expériences de ces trois métropoles portuaires apportent un certain nombre d'enseignements. Elles ont en effet connu alternativement, depuis un quart de siècle, deux types de mouvement, sans que l'un ne prenne définitivement le pas sur l'autre<sup>549</sup>. Les phases de croissance ont été des moments de polarisation urbaine, qui ont attiré massivement main d'œuvre et flux d'échanges à l'échelle mondiale. Les périodes de déclin se sont, à l'inverse, traduites par des configurations où la transformation des espaces urbains et la recherche d'une nouvelle attractivité devenaient une priorité absolue pour séduire investisseurs, cadres supérieurs métropolitains et visiteurs, et tenter de retrouver, sans toujours y parvenir, une dynamique positive, ayant une certaine efficacité, selon les cas, sur les flux économiques, l'emploi, la mobilité, la valorisation patrimoniale ou la transition écologique. Toutefois, bien souvent, le discours a précédé les faits, quand il ne les a

---

<sup>549</sup> Cf. S. Sassen, (1996), *op. cit.*

pas en partie occultés. Dans deux des trois métropoles concernées, Gênes et Le Havre, la perte de substance industrielle, avec ses difficiles conséquences démographiques et sociales, a déclenché un processus vertueux, une volonté de redressement et un discours volontariste qui ont permis de formuler une politique urbaine plus active et l'engagement de démarches destinées à obtenir des éléments de reconnaissance (Capitale européenne de la culture pour Gênes, inscription Unesco pour Le Havre), précieux tant pour stimuler l'investissement que pour attirer le tourisme international. Pour l'essentiel, les éléments patrimoniaux majeurs ont été mieux protégés, sinon valorisés, du fait de la mise en œuvre de ces stratégies. Et les politiques urbaines menées ont commencé à produire leurs effets, bien que plus lentement que les « grands récits » ne le suggéraient.

La « maritimité » de ces récits a été largement mise en avant, tant à Gênes que plus récemment au Havre, car elle était utile pour mobiliser les acteurs inscrits dans le développement des activités portuaires ou dans les « grands événements » culturels ou sportifs associés. Mais elle a contribué à occulter les récits parallèles ou « ordinaires » portés par les acteurs locaux, les habitants, les associations, traditionnellement liés aux activités portuaires « terrestres » et parfois issus du milieu syndical. Dans le cas de New York, ce phénomène a moins joué, car la puissance de cette ville-monde a toujours reposé sur plusieurs domaines simultanément : la finance, les services et la culture<sup>550</sup>. Au niveau des formes urbaines, l'histoire longue a plutôt triomphé : la « grille » de Manhattan comme le dessin de Brooklyn ont pu résister ou s'adapter, et si la question de la « banalisation verticale » n'est pas à écarter, cette ville reste un espace de renouveau et de dynamisme où toutes les audaces architecturales semblent possibles. La construction de ce « renouveau » ne pouvait plus passer par la valorisation en tant que tels des espaces portuaires, car ceux-ci avaient perdu une grande partie de leur substance et l'équipe Bloomberg avait considéré qu'il fallait passer à une nouvelle étape, résolument tournée vers le tertiaire et l'habitat. Outre le fait que le devenir de l'héritage industrialo-portuaire, encore ignoré ou négligé alors qu'il recèle quelques bijoux remarquables, n'était pas ou peu pris en compte, la question du maintien d'un ou de plusieurs sites portuaires « intra-muros », et notamment celui de Red Hook à Brooklyn, était restée occultée. Celle-ci est d'ailleurs toujours d'actualité, l'autorité portuaire de New York et du New Jersey souhaitant fermer définitivement le site de

---

<sup>550</sup> P. Gras, (2010), *op. cit.*

Red Hook où est toujours implanté un terminal à conteneurs, au grand dam d'un groupe d'associations locales mobilisées contre le projet de vente du site à des promoteurs immobiliers et porteuses de la mémoire industrielle de ce secteur de Brooklyn. Leurs leaders rappellent que la nouvelle municipalité s'était engagée à ne pas fermer le site, qui fournit encore des emplois aux travailleurs locaux, et qu'elle a au contraire financé dernièrement, avec le concours de l'État de New York, la mise en place d'un service de navette entre Red Hook et la vaste plate-forme à conteneurs new-yorkaise située dans le New-Jersey<sup>551</sup>. La conflictualité du « grand récit » de la reconquête de l'eau et des rivages semble donc rester entière.

Dans le cas de Gênes, l'instrumentalisation du 500<sup>e</sup> anniversaire de la « découverte » de l'Amérique par Christophe Colomb a joué le rôle d'un levier de développement et de recomposition efficace, non pas seulement du fait du discours tenu, mais parce qu'il a été transmuté en quelque sorte par le génie d'un architecte « endogène », Renzo Piano, capable d'intégrer à ce projet, au moins partiellement, l'héritage architectural et urbain génois sans pour autant trop focaliser à l'excès l'attention sur les fonctions portuaires de la ville. Car comment qualifier la création de toutes pièces d'un port industriel off shore, posé face au littoral, privant de l'accès à la mer les populations de plusieurs quartiers, sinon comme une sévère contrepartie de la « sauvegarde » du Porto Antico ? Et que dire du souvenir des violences qui accompagnèrent le bouclage de la ville par les forces de sécurité lors du « G8 » de 1998 et pour lesquelles l'Italie a été condamnée par la Cour européenne des Droits de l'Homme en juin 2017 ? Un autre « grand récit », saura-t-il jamais, dans le futur, réparer ces affronts ? Les « petits récits » ordinaires transmis par les habitants risquent de n'avoir pas d'autre forme que celle de la nostalgie... ou de la colère.

Au Havre, où le « grand récit » fédérateur a tardé à naître – l'adhésion à l'architecture de la Reconstruction, au travail d'Auguste Perret et à la notion de « ville patrimoine » de l'Unesco s'est construite fort lentement parmi les habitants –, les promesses d'avenir ont davantage reposé sur les perspectives du port, avec les dynamiques économiques et spatiales portées par la constitution d'une entité plus vaste, qui lie son futur à celui de Rouen et de Paris, et sur le lancement du concours « Réinventer la Seine ». Cette logique s'accompagne d'une recomposition progressive des quartiers portuaires historiques où se distinguent des architectures contemporaines de qualité, tant pour l'évolution de l'habitat que pour la création d'équipements

---

<sup>551</sup> Cf. Lauren Gill, *"Transit honcho re-visits plan to sell Red Hook shipping terminal"*, brooklynpaper.com, article mis en ligne le 20 juin 2017 [consulté le 17 juillet 2017].

ou l'aménagement d'espaces publics, option positive qu'il faut espérer durable, mais qui contribue néanmoins à effacer les traces d'une conflictualité sociale persistante, comme dans les quartiers de l'Eure ou des Neiges, au sud de la ville<sup>552</sup>. De fait, les menaces seraient plutôt à caractère économique, dans un contexte où le taux de chômage reste élevé localement et où la concurrence entre les places portuaires est féroce à l'intérieur du *Northern Range*. Ces récits-là sont également les grands absents des politiques publiques françaises, bien que celles-ci soient en principe destinées en priorité à agir sur les quartiers en difficulté où s'exprime précisément cette conflictualité.

### *De quoi la mondialisation est-elle le nom ?*

La dimension la plus délicate de cette réflexion consiste à comprendre le véritable lien existant entre mondialisation et urbanité. Comment l'urbanité, fille de la densité et de la diversité, selon la définition de Jacques Lévy, parviendrait-elle à exister vraiment dans un contexte marqué par l'internationalisation, la forte concurrence entre les territoires, la marchandisation de l'espace, la segmentation sociale et la spécialisation fonctionnelle ? À quelles références pérennes peut-on faire appel pour évaluer plus clairement la manière dont les acteurs des métropoles portuaires parviennent de façon plus ou moins cohérente à réorganiser l'occupation de l'espace, réguler les formes urbaines, définir les programmes et choisir des projets d'architecture ou de paysage ? Dans ce domaine, le cas de New York est peut-être, paradoxalement, le plus éclairant. Si les règles d'urbanisme y sont complexes, dans un contexte marqué par l'économie libérale, elles n'interdisent pas, en définitive, à force de discussions, de stratégies compensatoires et d'intelligence dans le rapport de forces, l'innovation architecturale et formelle, ainsi qu'une certaine diversité du bâti et de l'expérience urbaine, même si cette remarque est moins vraie à Manhattan que dans les autres boroughs, et moins juste dans les secteurs les plus déshérités que dans les quartiers en cours de gentrification à Harlem, Williamsburg ou Brooklyn, alors même que les investisseurs privés sont les acteurs dominants. La création de parcs publics ou d'équipements ouverts sur d'anciens sites portuaires ou industriels, réalisés avec le concours de promoteurs privés soucieux d'en tirer avantage, montre que l'art de la négociation public-privé parvient à adopter des formes originales entre Hudson et East River, dès lors que le pouvoir municipal pèse le poids qu'il faut et qu'il en a les moyens – ce qui n'est pas toujours le cas.

---

<sup>552</sup> Cf. « Le Havre sans paix ? », P. Gras, (2003), *op. cit.*, p. 101-109.

Dans ce cadre, de quoi la mondialisation est-elle le nom ? De quels phénomènes indirects ou exogènes endosse-t-elle la charge ? Quels univers plus ou moins fantasmés son évocation suggère-t-elle à notre imaginaire ? Ces questions méritent encore, à l'issue de ce travail, d'être explorées plus avant. Certes, la mondialisation est le processus qui englobe le mieux le phénomène d'urbanisation généralisée que vit la planète sous des formes communément admises (métropolisation, diffusion des modèles et des modes de vie urbains, y compris dans le monde rural, étalement périphérique, mobilité accrue des personnes et des biens, interdépendances et polarisations économiques...), et la puissance de ce mouvement n'est guère contestable. Toutefois, l'unicité du monde, générée par la « contraction de l'espace-temps » pointée par les géographes comme par certains philosophes, n'a de sens qu'assortie d'une capacité à intégrer les spécificités et les dynamiques propres à chaque territoire, à chaque métropole, tant il est vrai que l'harmonisation ou la normalisation des formes urbaines et sociales qui pourraient ou devraient découler, au plan local, de ce phénomène global ne jouent que rarement à plein. Les « grands récits » mobilisateurs qui marquent ces mutations ou les rendent possibles contribuent à gommer ces écarts au bénéfice d'une différenciation beaucoup plus programmée, une réponse formatée par la rencontre entre les techniques convenues du marketing territorial et l'hyper-modernité du *storytelling*.

Questionner la forme urbaine et interroger la relation avec cette forme urbaine que le discours sur la mondialisation privilégie, ne constitue pas la même démarche. Étudier les impacts de la mondialisation sur les formes d'un type de territoire, en l'occurrence les métropoles portuaires, consiste ainsi à explorer sur ces territoires « les voies de la spatialisation humaine », pour reprendre une expression de Michel Lussault, ce que suggère fortement la notion d'urbanité. Ces voies sont complexes et le prisme de la déconstruction des « grands récits » qui ont accompagné ou justifié les mutations urbaines des métropoles portuaires au cours des trois dernières décennies, offre au final des chemins d'analyse fragmentés. Si la culture mondialisée s'affirme, donnant au « global » les moyens d'une sorte de scénographie métropolitaine répétée d'un bout à l'autre de la planète, cette « mondialité » ne nous paraît pas exclure l'inscription de nouvelles identités ou le renouvellement d'identités existantes dans l'espace ouvert du « local ».

Plus que jamais, les « portes du monde » que sont les métropoles portuaires expriment et réinterprètent à l'envi cette mise en tension entre le vaste mouvement de mutations constaté à l'échelle mondiale et l'ancrage des réalités vécues dans un espace urbain déterminé. Que cette histoire comporte de nombreux traits communs sur lesquels s'appuie la construction de « grands récits » fédérateurs, cela ne fait guère de doute. Qu'elle parvienne à maintenir actifs les espaces propres à l'expression d'urbanités singulières nous semble en revanche un acquis de cette recherche, qui ouvre en définitive sur de nouvelles lectures possibles de l'urbanité portuaire contemporaine dans l'espace de la mondialisation.

### *Une autre histoire de la mondialisation ?*

Cette étape constitue, pour le chercheur, une invitation à poursuivre et à approfondir les investigations sur des territoires urbano-portuaires moins explorés ou analysés plus fréquemment par d'autres disciplines, y compris sur d'autres continents, en Afrique, en Amérique latine ou en Asie, par exemple, où les régulations étatiques et le rôle des collectivités territoriales sont particulièrement différenciés. Le lien entre mondialisation et urbanisation peut y prendre des formes inattendues, propice à des changements d'échelle ou de perspective stimulants au plan intellectuel. L'espace des historiens ne cesse dès lors de s'élargir, lorsqu'ils qu'ils croisent, sur des terrains d'étude neufs ou moins connus, les compétences d'autres disciplines.

La problématique de la « Méditerranée asiatique », esquissée dans un précédent travail<sup>553</sup>, semble ainsi d'une grande actualité, si l'on en croit le développement d'une stratégie de « collier de perles » par le gouvernement chinois en direction des villes portuaires des pays émergents de sa zone d'influence, en mer de Chine et dans l'océan Indien en particulier. L'essor actuel des économies portuaires de cette région repose en fait sur un système historique d'organisation dépassant les frontières nationales, qui aurait perduré jusqu'à la période moderne « grâce à la stabilité d'institutions économiques et juridiques en dehors des cadres étatiques, et à la vitalité de réseaux marchands cosmopolites »<sup>554</sup>. Les travaux plus récents de l'historien Pierre Singaravélou sur l'émergence d'une « autre histoire de la mondialisation », écrite à partir du cas de Tianjin, capitale diplomatique de l'empire du Milieu à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et grand port mondialisé au XXI<sup>e</sup> siècle, offrent à la question des mutations de l'urbanité portuaire un nouvel espace de travail possible.

---

<sup>553</sup> P. Gras, (2010), *Le temps des ports, op. cit.*, p. 153-173.

<sup>554</sup> François Gipouloux, (2009), *La Méditerranée asiatique ; villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles*, Paris, CNRS éditions, 482 p.

Comme il l'explique dans son dernier ouvrage<sup>555</sup>, à cette époque, les grands « ports ouverts » chinois, alors contrôlés par les puissances occidentales, constituent déjà « l'une des principales articulations des réseaux commerciaux asiatiques », à la fois points de jonction entre le marché intérieur et le marché mondial, et lieux de contacts et d'échanges entre l'économie et la culture occidentales et les sociétés asiatiques. Il est clair désormais que la perspective chinoise actuelle s'inscrit dans des stratégies d'influence et de domination régionale, voire au-delà, vis-à-vis desquelles les travaux des historiens sont d'autant plus précieux pour apprécier ces évolutions dans la longue durée qu'ils sont assez peu nombreux. Les questions touchant à la spatialité et à l'urbanité ne semblent pas, pour l'heure, constituer la priorité des autorités et des grandes places portuaires chinoises, mais elles pourraient à l'avenir se confronter ou s'hybrider avec des modèles tantôt proches tantôt alternatifs, du type de ceux formalisés à Singapour, à Hong Kong, à Taiwan ou encore à Busan (Corée du Sud). Plus que jamais, la « Méditerranée asiatique », espace privilégié de la mondialisation des échanges et des tensions entre grandes puissances, comme hier la Méditerranée de Braudel, reste un territoire d'enjeux et de conflits à l'échelle mondiale, dont il conviendra bientôt de prendre en charge le récit.

. .  
.

Pour conclure cette mise en perspective sur un mode à la fois plus pacifique et plus personnel, il me faut admettre une évidence. Ce que j'avais pu concevoir au départ comme un utile mais sans doute incommode retour sur une période de plus de vingt années de recherche, témoignant d'un « fil rouge » ou d'une cohérence parfois établie a posteriori, s'est apparenté à une sorte de défi, sous la forme d'un exercice « rétrospectif » complexe, liant des travaux antérieurs et de nouveaux éléments de réflexion, où le doute a eu parfois sa place. Cette démarche exigeante, menée aux limites de plusieurs disciplines, m'a apporté en fin de compte bien davantage que je ne l'avais espéré. Puissent ces lignes finales suggérer qu'il s'agissait d'un pari ambitieux que je suis heureux d'avoir mené « à bon port », non sans passion, et de pouvoir partager aujourd'hui.

---

<sup>555</sup> P. Singaravélou, (2017), *Tianjin Cosmopolis, une autre histoire de la mondialisation*, Paris, Le Seuil (coll. L'Univers historique), 318 p.





# ANNEXES

Corpus bibliographique

Table des illustrations

Remerciements



## Corpus bibliographique

### \* Ouvrages généraux :

- BAILLY Jean-Christophe, (2011), *Le dépaysement ; voyages en France*, Paris, Le Seuil, 432 p.
- BAUDOIN Thierry, COLLIN Michèle, PRELORENZO Claude, (1997), *Urbanité des cités portuaires*, Paris, L'Harmattan (coll. Maritimes), 401 p.
- BERGERON L., MAIULLARI PONTOIS M.T., (2011), « Le patrimoine industriel entre "patrimonialisation" et développement économique », Paris, ICOMOS, actes de la 17<sup>e</sup> assemblée générale, 27 nov.-2 déc. 2011.
- BERQUE A., BONNIN Ph., GHORRA-GOBIN C., (2006), *La ville insoutenable*, Paris, Belin, 357 p.
- BONILLO J.-L. (dir.), BORRUEY R., ESPINAS J.-D., PICON A., (1992), *Marseille, ville et port*, Marseille, éd. Parenthèses, 224 p.
- BONILLO J.-L., DONZEL A., FABRE M. (dir.), (1992), « Métropoles portuaires en Europe », *Cahiers de la recherche architecturale* n°30-31, Marseille, Parenthèses, 212 p.
- CANTAL-DUPART Michel, CHALINE Claude (dir.), (1993), *Le port, cadre de ville*, Association internationale villes & ports, Paris, L'Harmattan, 253 p.
- CHALINE Claude, (1988), « La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles », in *Annales de Géographie*, vol. 97, n°544, p. 695-715.
- CHALINE Claude (dir.), RODRIGUES-MALTA Rachel (coord.), (1994), *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan (coll. Maritimes), 299 p.
- CHOAY Françoise, (1999), *L'allégorie du patrimoine*, Le Seuil (coll. La Couleur des idées), 261 p.
- COLLIN Michèle (dir.), (1994), *Ville et port, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, L'Harmattan, 292 p.
- (coord.) (2003), *Ville portuaire, acteur du développement durable*, Paris, L'Harmattan (coll. Maritimes), 200 p.
- CORBOZ André, (2001), *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Paris, Les Éditions de l'Imprimeur, 288 p.
- CRAIG-SMITH S.J. et alii, (1995), *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment*, Westport (CT), Praeger, 320 p.
- FNAU/CLUB TERRITOIRES MARITIMES, (2011), Paris, FNAU, 76 p. (éditions en français, en anglais et en espagnol).
- FRÉBOURG Olivier, (2002), *Ports mythiques*, Paris, éditions du Chêne, 224 p.
- GRAS Pierre, (2010), *Le temps des ports ; déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Tallandier, 298 p.
- (2003), *Ports et déports ; de l'imaginaire des villes portuaires*, Paris, L'Harmattan (coll. Carnets de ville), 164 p.
- (2002), *Mémoires de ville*, Paris, L'Harmattan (coll. Carnets de ville), 158 p.
- HOYLE B.S., PINDER D.A., HUSAIN M.S. et alii, (1988), *Revitalising the Waterfront : International Dimensions of Dockland Redevelopment*, Londres/New York, Belhaven Press, 256 p.
- MAROT Sébastien, (2010), *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*, Paris, Éditions de la Villette, 144 p.
- MATHÉ Aude, (1993), « Le port, un seuil pour l'imaginaire », in « Grandes villes et ports de mer », *Annales de la recherche urbaine*, Paris, n°55-56, p. 182-198.

MEYER Han, (1999), *City and Port ; Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam : Changing Relations between Public Urban Space and Large-scale Infrastructure*, Utrecht, International Books, 376 p.

PÉRON Françoise, RIEUCAU Jean (dir.), (2000), *La maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan (coll. Géographie et cultures), 219 p.

PRÉLORENZO Claude et alii, (1993), *La ville au bord de l'eau*, Marseille, Parenthèses, 109 p.

RONCAYOLO Marcel (dir.) (2003), *De la ville et du citoyen*, Parenthèses (coll. Savoirs à l'œuvre), Marseille, 127 p.

— (2002), *Lectures de ville ; formes et temps*, Marseille, Parenthèses (coll. Eupalinos), 394 p.

ROUX Michel, (1997), *L'imaginaire marin des Français ; mythe et géographie de la mer*, Paris, L'Harmattan (coll. Maritimes), 219 p.

SASSEN Saskia, (1991), *"The Global City. New York, London, Tokyo"*, Princeton, Princeton University (trad. franç., *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*, Paris, Descartes & Cie, 1996 533 p.)

VERGÉ-FRANCESCHI (dir.), (2002), *Dictionnaire d'histoire maritime*, 2 vol., Paris, Robert Laffont (coll. Bouquins), 1 502 p.

WEBER Max, (1982), *La ville*, Paris, Aubier, 218 p.

— (1965), *Essais sur la théorie de la science*, trad. franç. 1992, Paris, Plon (édition de poche Pocket), 478 p.

#### \* Aspects économiques et culturels de la mondialisation :

APPADURAI Arjun, (2001), *Après le colonialisme ; les conséquences culturelles de la mondialisation*, Paris, Payot, 322 p.

ARNAUD André-Jean (dir.), (2010), *Dictionnaire de la globalisation*, Paris, LGDJ, 530 p.

BAUMAN Zygmunt, (2007), *Liquid Times: Living in Age of Uncertainty*, Cambridge, Polity Press, 115 p.

— (1999), *Le coût humain de la mondialisation*, Paris, Hachette Littératures (rééd. Fayard/Pluriel, 2011), 208 p.

BRAUDEL Fernand, (1979) *Civilisation matérielle ; économie et capitalisme*, 3 t., Paris, Armand Colin, 463 p.

— (1966), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, t1 : *La part du milieu ; t2 : Destins collectifs et mouvements d'ensemble ; t3 : Les événements, la politique et les hommes*, Paris, Armand Colin, Paris.

CARROUÉ Laurent, (2006), *Géographie de la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 294 p.

CASTELLS Manuel, (1998), *La société en réseaux. L'ère de l'information*, t. 1, Paris, Fayard, 613 p.

CHARLIER Jacques, (2006), « la mondialisation en marche au travers du prisme des grands armements maritimes conteneurisés » in LEFORT I., MORINAUX V., *La mondialisation*, Nantes, éditions du Temps (coll. Questions de géographie), p. 285-297.

COOPER Frederick, (2001), « Le concept de mondialisation sert-il à quelque chose ? Un point de vue d'historien », *Critiques internationales* n°10, p. 101-124.

DAVIES Mike, (2006), *Le stade Dubaï du capitalisme*, Paris, Les Prairies ordinaires, 60 p.

— (1990), *City of Quartz*, trad. française *Los Angeles, cité du futur*, rééd. poche, 2006, Paris, La Découverte, 406 p.

DEWAILLY J.-M., (2006), « Mondialisation et tourisme », in LEFORT I., MORINAUX V., *La mondialisation*, Nantes, éditions du Temps (coll. Questions de géographie).

- EBRAHIMI M., (2000), *La mondialisation de l'ignorance : comment l'économisme oriente notre avenir commun*, Montréal, Isabelle Quentin Éditeur, 158 p.
- FRÉMONT Antoine, (2007), *Le monde en boîtes : conteneurisation et mondialisation*, Synthèse n°53, Arcueil, INRETS / Lavoisier, 145 p.
- FRIED F., (1942), *Le tournant de l'économie mondiale*, Paris, Payot, 411 p.
- GEMDEV, (1999), *Mondialisation, les mots et les choses*, Paris, Karthala, 360 p.
- GHORRA-GOBIN Cynthia, (2016), « S'approprier le local/global », *Tous urbains* n°14, juin, p. 8-9.
- (2015), *La métropolisation en question*, Paris, PUF, 116 p.
- (dir.), (2012), *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Paris Armand Colin, 648 p.
- (2007), « Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française », *L'Information géographique*, vol. n°71, février, p. 32-42.
- (dir.), (2006), *Dictionnaire des mondialisations*, Paris, Armand Colin, 404 p.
- GRAS P., (2008), *Petit imprécis de voyage à l'usage des navigateurs urbains*, Paris, Homnisphères, 136 p.
- (dir.), (2007), *Ville et mémoire du voyage*, Paris, L'Harmattan, 142 p.
- (dir.), (2005), *Villes, voyages, voyageurs*, Paris, L'Harmattan, 110 p.
- JAMES P., STEGER M. B., (2014), "A Genealogy of globalization: The career of a concept", *Globalizations*, vol. 11, n° 4, p. 417-434.
- KOOLHAAS Rem, (2011), *Junkspace ; repenser radicalement l'espace urbain*, Paris, Payot, 120 p.
- LANGLOIS Richard, (1995), *Pour en finir avec l'économisme*, Montréal, Boréal, 176 p.
- LEFORT I., MORINAUX V. (dir.), (2006), *La mondialisation*, Nantes, éditions du Temps (coll. Questions de géographie), 340 p.
- LEVINSON Marc, (2011), *The Box ; comment le conteneur a changé le monde*, Paris, Max Milo éd., 478 p.
- LÉVY Jacques et alii (dir.), (1999), *Mondialisation, les mots et les choses*, Paris, éd. Karthala, 358 p.
- LUSSAULT Michel, (2017), *Hyper-lieux. Les nouvelles géographies de la mondialisation*, Paris, Le Seuil (coll. La Couleur des idées), 320 p.
- (2013), *L'avènement du Monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre*, Paris, Le Seuil, (coll. La couleur des idées), 296 p.
- (2009), « Urbain mondialisé », in STEBÉ J.-M., MARCHAL H., *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 848 p.
- (2007), *L'Homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Paris, Le Seuil, (coll. La couleur des idées), 400 p.
- MONGIN Olivier, (2013), *La ville des flux, l'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*, Paris, Fayard, 696 p.
- (2005), *La condition urbaine ; la ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Le Seuil, 325 p.
- O'ROURKE K. H., WILLIAMSON J. G., (1999), *Globalization and History*, Cambridge University Press, 343 p.
- ROBELIN L., (1994), « Les nouvelles formes mondiales de la politique », in BIDET J., TEXIER J. (dir.), *Le nouveau système du monde*, Paris, PUF, 225 p.
- ROLIN Olivier, (1988), *Sept villes*, Marseille, éditions Rivages, 130 p.
- SCHLOTE J.A., (1997), "Globalization, a critical introduction", in BAYLIS J., SMITH S. (eds), *The Globalization of world Politics. An introduction to international Relations*, Oxford, Oxford University Press.

- SCHUMPETER J.A., (1912), *Théorie de l'évolution économique*, rééd. 1999, Paris, Dalloz, 371 p.
- SUR Serge (dir.), (2013), « Les villes mondiales », *Questions internationales* n°60, Paris, La Documentation française, p. 3-98.
- VELTZ Pierre, (2005), *Mondialisation, villes et territoires ; l'économie d'archipel*, Paris, PUF, 288 p.
- VIGARIÉ André, (1995), *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Institut de stratégie comparée, *Economica*, 427 p.
- WALLERSTEIN Immanuel, (1995), *Impenser la science sociale*, Paris, PUF, 399 p.
- (1980-1984), *Le système du monde, du XV<sup>e</sup> siècle à nos jours* (2 vol.), Paris, Flammarion (coll. Nouvelle bibliothèque scientifique), 331 p. et 503 p.

**\* Formes urbaines et urbanités :**

- APPERT Manuel, (2015), « Le retour des tours dans les villes européennes », dossier in [metropolitiques.eu](http://metropolitiques.eu), mis en ligne le 16 décembre 2015.
- (2008), « Ville globale vs ville patrimoniale ? Des tensions entre libéralisation de la *skyline* de Londres et préservation des monuments et vues historiques », *Revue de géographie de l'Est*, vol. 48, 1-2 – <http://rge.revues.org/index1154.htm>
- (2004), « Métropolisation, mobilités quotidiennes et forme urbaine : le cas de Londres », *Géocarrefour*, vol. 79, n°2, p. 109-118.
- AUGÉ Marc, (1992), *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil (coll. La Librairie du XXI<sup>e</sup> siècle), 160 p.
- BENJAMIN Walter, (1939), *Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle. Le livre des passages*, rééd. 1989, Paris Le Cerf, 976 p.
- (1971), « Thèses sur la philosophie de l'histoire », I-2, *Œuvres*, vol. 2, Paris, Denoël.
- BLAKE Peter, (1978), *Form follows fiasco. Why Modern architecture has'nt worked*, Boston, Little, Brown & Company, trad. franç., 1980, Paris, éd. Le Moniteur, 171 p.
- BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H., (1992), *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris, La Documentation française, rééd. 2005, 518 p.
- CASTEX J., CELESTE P., PANERAI Ph., (1980), *Lecture d'une ville : Versailles*, Paris, éd. Le Moniteur.
- CHOAY Fr., (1994), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in Coll., *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, éd. du Centre Pompidou, p. 26-35.
- CONZEN M.R.G. (ed), (1960), *Alnwick, Northumberland: a Study about urban Form*, New York, Peter Lang, 304 p.
- CULLEN Gordon, (1961), *Townscape*, Londres, Architectural Press, 199 p.
- DEVISME Laurent, (2015), « Figures urbanistiques en régime prospectif. Pour une critique des pouvoirs de l'évocation », *Articulo - Journal of Urban Research* mis en ligne le 14 juillet 2015 - <http://articulo.revues.org/2731>
- DUMONT Marc, (2013), « La banalisation d'un modèle urbain », in « Les villes mondiales », *Question internationales* n°60, mars-avril, Paris, La Documentation française, p. 20-29.
- FERRAS R., VOLLE Th., (2017), « Le modèle urbain barcelonais », in *Encyclopædia Universalis*, en ligne - <http://www.universalis.fr/encyclopedie/barcelone/>
- FRANTZ D., COLLINS C., (1999), *Celebration, USA. Living in Disney's brave new Town*, New York, Henry Holt & company, 342 p.
- FROMNOT Françoise, (2016), « L'architecture devrait être examinée sans complaisance », *Tous urbains* n°15, septembre, p. 20-27.



- GALETTY J.-Cl., (coord.), (2012), *Le processus de métropolisation et l'urbain de demain*, Lyon, éditions du Certu, coll. L'Essentiel n°15, 60 p.
- GOTTMANN Jean, (1966), "Why the Skyscrapers?", *Geographical Review* n°56, n°2, p. 190-212.
- GRACQ Julien, (1985), *La forme d'une ville*, Paris, José Corti (12<sup>e</sup> éd., 2010, 213 p).
- GRAFMEYER Y., JOSEPH I. (dir.), (1984), *L'École de Chicago ; naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier, rééd. 2009, 377 p.
- HILLIER Bernard, (1984), *The social Logic of Space*, Cambridge, Cambridge University Press, 296 p.
- HUGRON J.-Ph., « Londres, une géographie du renouveau des tours », *Revue géographique de l'Est*, vol. 48, 1-2/2008, mis en ligne le 9 octobre 2011.
- JENCKS Charles, (1977), *The Language of Post-Modern Architecture*, trad. franç. 1979, *Le langage de l'architecture post-moderne*, Paris, Academy Editions/éd. Denöel, 136 p.
- LANGUILLON-AUSSEL R., (2015), « Le skyline de Tokyo, entre constructions opportunistes et ordre caché », in *metropolitiques.eu*, article mis en ligne le 23 septembre 2015.
- LAURANS Valérie, (2005), « Shanghai : l'argument du confort pour déplacer les résidents urbains », *Perspectives chinoises*, vol. 87, p. 12-21.
- LAVEDAN P., (1952), *Histoire de l'urbanisme, t. 3 : Époque contemporaine*, Paris, Henri Laurens éd., 446 p.
- LEDROUT R., (1984), *La forme et le sens dans la société*, Paris, Librairie des Méridiens, 192 p.
- LÉVY Albert, (2005), « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espace et Sociétés* n°122, 2005/3, p. 25-48.
- LÉVY Jacques, (2004), « Modèle de mobilité, modèle d'urbanité », in ALLEMAND S., ASCHER F., LÉVY J. (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin/Institut pour la ville en mouvement, p. 157-169.
- LÉVY J., LUSSAULT L., (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, rééd. 2013, Paris, Belin, 1 128 p.
- LYNCH Kevin, (1960), *The Image of the City*, Cambridge (Mass.), MIT Press (trad. française, 1969, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 222 p).
- MACLEAN A., (2008), *Over*, Paris, co-éd. La Découverte/Éditions Carré, 336 p.
- MERLIN Pierre (dir.), (1988), *Morphologie urbaine et parcellaire*, Saint-Denis, Presses universitaires de Vincennes, 292 p.
- MONGIN O., RAMONEDA J., (2005), « Types urbains de la mondialisation », *Le Monde* du 11/05/2005.
- PALISSE J.-P., (2008), « Les tours en débat », dossier « Envies de ville », *Les Cahiers de l'IAU Île-de-France* n°149, décembre, p. 38-41.
- PANERAI Ph., CASTEX J., DEPAULE J.-Ch., *Formes urbaines, de l'îlot à la barre*, Marseille, Parenthèses, 198 p.
- PANERAI Ph., LANGÉ J. (2001), *Formes urbaines, tissus urbains ; essai de bibliographie raisonnée*, Paris, MELT-DGUHC, Centre de documentation de l'urbanisme, 26 p.
- PAQUOT Thierry, (2010), « Pour une anthropologie de l'ordinaire urbain », in « Petits riens urbains », *Urbanisme* n°370, janvier-février, p. 41-45.
- (2008), *La folie des hauteurs*, Paris, éd. Bourin, 219 p.
- PEREC Georges, (1989), *L'infra-ordinaire*, Paris, Le Seuil, 128 p.
- PEREZ R., (2014), "The historical development of the Tokyo skyline", in *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, vol. 13, n°3, p. 609-615

SANSOT Pierre, (1996), *Poétique de la ville*, rééd. 2004, Paris, Poche Petite Bibliothèque Payot, 626 p.

— (1991), *Les gens de peu*, Paris, PUF (coll. Quadrige), 224 p.

SITTE Camillo, (1889), *L'art de bâtir les villes*, trad. franç. éd. poche, 1996, Paris, Le Seuil, Points-Essais, 256 p.

SÖDERSTRÖM Ola, (2010), « Observer », in « Petits riens urbains », *Urbanisme* n°370, janvier-février, p. 46-47.

— (avec DUPUIS Blaise), (2010), « Mondialisations urbaines : flux, formes et gouvernance », *Géo-Regards, revue neuchâteloise de géographie*, n°3, p. 5 et s.

UNITED WAY, (2011), *Vertical Poverty*, United Way TYR, 30 p., mis en ligne décembre 2011 - [www.unitedwaytyr.com/research-and-reports](http://www.unitedwaytyr.com/research-and-reports)

UNWIN Raymond, (1909), *Étude pratique des plans de ville ; introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, trad. franç. de Henri Sellier, rééd. 2012, Marseille, Parenthèses, 412 p.

VIRILIO Paul, (2004), *Ville panique ; ailleurs commence ici*, Paris, Galilée, 160 p.

ZHUO Jiang, (2007), « Petite histoire de la tour en Chine », *Urbanisme* n°354, mai-juin, p. 50-53.

**\* Histoire, mémoire, récits et représentations :**

ADORNO Théodore, (1944), *La dialectique de la raison*, trad. franç. 1974, Paris, Gallimard, 281 p.

ALBA Dominique, (2013) « Le temps, outil de la construction métropolitaine », Atelier parisien d'urbanisme, mis en ligne le 16 janvier 2013 – [www.apur.org](http://www.apur.org)

ARON Raymond, (1981), *Le spectateur engagé*, éd. de Fallois, rééd. 2005, Paris, Le Livre de Poche, 480 p.

ATKINSON Roy, (1998), « Les aléas de la participation des habitants à la gouvernance urbaine en Europe », *Les Annales de la recherche urbaine* n°80-81, p. 79.

BAUDRILLARD Jean, (1981), *Simulacres et simulation*, Paris, Galilée, 235 p.

BORJA Jordi, (2009), « Barcelone, ombres et lumière d'un modèle urbain », *Urbanisme* n°369, nov.-déc.

BOUVIER Nicolas, (1963), *L'usage du monde*, Genève, Librairie Droz (rééd. 2013, 376 p.)

BRAUDEL F., (1969), *Écrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion (coll. Science), 315 p.

CALVINO Italo, (1972), *Le città invisibili*, Turin, Einaudi, trad. franç. *Les villes invisibles*, 1974, Paris, Le Seuil, rééd. 2002, 194 p.

CHAPEL Enrico, (2015), « Bernardo Secchi (1934-2014) : le dire et le faire », *Archiscopie* n°1 (nouvelle série), p. 79-82.

CHATELET François, (1962), *La naissance de l'histoire, la formation de la pensée historique en Grèce*, Paris, éditions de Minuit, 472 p.

DEBORD Guy, (1967), *La société du spectacle*, Paris, Buchet-Chastel, rééd. 1996, Gallimard-Folio, 208 p.

DUBY Georges (dir.), (1980-1985), *Histoire de la France urbaine*, Paris, Le Seuil, 5 vol.

FUKUYAMA Francis, (1989), *The End of History and the Last Man*, trad. franç. 1992, *La fin de l'histoire et le dernier homme*, Paris, Flammarion, 452 p.

GENETTE Gérard, (2007), *Discours du récit*, Paris, éd. Points-Essais, Paris, Le Seuil, 448 p.

HALBWACHS Maurice, (1950), *La mémoire collective*, Paris, PUF, 204 p.

- HOURS J., (1963), *Valeur de l'histoire*, Paris, PUF, 90 p.
- HURSTEL Jean, (2006), *Réenchanter la ville*, Paris, L'Harmattan (coll. Carnets de ville), 184 p.
- JULIEN Elise, (2005), « Le comparatisme en histoire. Rappels historiographiques et approches méthodologiques », *Hypothèses*, vol. 8, n°1, p. 191-201.
- LABROUSSE E., BRAUDEL. F., (1979), *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, 779 p.
- LE GOFF Jacques (dir.), (1974), NORA Pierre, *Faire de l'histoire*, Paris, Gallimard, 3 vol.
- LYOTARD Jean-François, (1979), *La condition postmoderne ; rapport sur le savoir*, Les Éditions de Minuit (collection Critique), Paris, rééd. 2013, 109 p.
- MAGER Christophe, MATTHEY Laurent, (2010), « Sages comme des images ; le leurre du marketing urbain », *Tracés n°10*, 2010, pp. 10-12
- MASBOUNGI A., (2010), *Barcelone, la ville innovante*, Paris, éd. Le Moniteur (coll. Projet urbain), 176 p.
- MASSICOTTE Guy, (1981), *L'Histoire problème ; la méthode de Lucien Febvre*, Méthodes des sciences humaines 4, St-Hyacinthe, Edisem, 113 p.
- MATTHEY Laurent, (2014), *Building up stories ; sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A. Type éditions, 158 p.
- (2011), « Urbanisme fictionnel : l'action urbaine à l'heure de la société du spectacle », métropolitiques, mis en ligne le 28 octobre 2011 - <http://www.metropolitiques.eu/Urbanisme-fictionnel-l-action.html>
- MERLEAU-PONTY Maurice, (1966), *Sens et non-sens*, rééd. 1996, Paris, Gallimard (coll. Bibliothèque de philosophie, 225 p.
- MICHELET Jules, (1840), *Histoire de France*, vol. IV, Paris, Hachette, 388 p.
- POMIAN Karl, (1984), *L'ordre du temps*, Paris, Gallimard, 370 p.
- RICCEUR Paul, (1955), *Histoire et vérité*, rééd. 2001, Paris, Le Seuil, 416 p.
- (2000), *La mémoire, l'histoire, l'oubli* Paris, Le Seuil, 676 p.
- (1991), *Temps et récit* (3 t.), Paris, Le Seuil (coll. Points Essais), 533 p.
- ROBIN Régine, (2000), *Mégapolis ; les derniers pas du flâneur*, Paris, Stock, 402 p.
- ROLIN Jean, (2005), *Terminal Frigo*, Paris, P.O.L., 250 p.
- RORTY R., (1994), *Objectivisme, relativisme et vérité*, Paris, PUF, 248 p.
- ROSSET Arnaud, (2010), *Les théories de l'histoire face à la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, 224 p.
- SALMON Christian, (2007), *Storytelling, la machine à fabriquer des histoires et à formater les esprits*, Paris, La Découverte, 252 p.
- SECCHI Bernardo, (2004), « La leçon de Gênes », A. MASBOUNGI (dir.), *Penser la ville par les grands événements ; Gênes*, Paris, éditions de La Villette (coll. Projet urbain), p.112.
- (1984), *Il Raconto urbanistico; La Politica della casa e del territorio*, Turin, Einaudi, 188 p.
- TODOROV T., (1995), *Les abus de la mémoire*, rééd. 2004, Paris, Arléa-Poche, 60 p.
- TROELSCH, (1922), *Des Historismus und seine Probleme*, nouv. édition, Walter de Gruyter éd., 1 452 p.
- VEYNE Paul, (1971), *Comment on écrit l'histoire ; essai d'épistémologie*, Le Seuil (coll. L'Univers historique), Paris, 350 p.
- WHITE Hayden, (1987), *The Content of the Form: Narrative Discourse and Historical Representation*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 264 p.

**\* Gênes et le contexte méditerranéen :**

- ASSERETO, (1985), « D'all Antico Regime », *L'Amministrazione nella storia moderna*, Milan, Istituto per la scienza dell'administrazione pubblica.
- AUTORITA PORTUALE DI GENOVA (1999), *Piano, Porto, Città ; l'esperienza di Genova*, Mila, Skira, 168 p.
- BOURGEOIS Marianne, (2015), *Cinq promenades avec Renzo Piano*, Paris, Arléa, 152 p.
- BRAUDEL Fernand, (1977-1978), *La Méditerranée (t. 1 : L'espace et l'histoire ; t. 2 : Les hommes et l'héritage)*, Paris, éd. Arts et Métiers Graphiques, 2 vol., 223 et 217 p.
- BRUTTOMESSO Rinio (éd.), (1993), *Waterfronts: A new Frontier for Cities on Water*, Venezia, Città d'Acqua, 351 p.
- BUONASORTE N., CIMOLI A.-Ch., (2012), « Le musée de la mer à Gênes », *Hommes et migrations* n°1299, sept.-oct., p. 123-127.
- CALVALLI L., (1965), *La Città divisa*, Milan, Giuffrè, 288 p.
- CARNEVALI G., DELBENE G., PATTEEUW V. (dir.), (2003), *Geno(v)a, sviluppo e rilancio di una città marittima / Developing and rebooting a waterfront city*, NAI Publ., 272 p.
- CARPENTIER Jean, LEBRUN François (dir.), (2001), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Le Seuil (coll. Points-Histoire), 637 p.
- CHALIAND Gérard, RADEAU Jean-Pierre, (1995), *Atlas historique du monde méditerranéen*, Paris, Payot, 89 p.
- CHASLIN Fr., (2005), « Humaniste, nomade, attentionné », MASBOUNGI A. (dir.), *Penser la ville heureuse ; Renzo Piano*, Paris, Éditions de la Villette (coll. Projet urbain), p. 62-70.
- CINQUALBRE O., FROMONOT Fr., PAQUOT Th., BEDARIDA M., (2000), *Renzo Piano, un regard construit*, Paris, Éditions du Centre Georges Pompidou, 157 p.
- DE NEGRI T.-D., (1968), *Storia di Genova*, Milan, Mantello, 548 p.
- DORIA G., (2008), *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della Primera Guerra Mondiale*, rééd. Milan, Pantarei, 2 vol.
- (1990), *Debiti e navi. La compagnia Rubattino (1800-1912)*, Gênes, Marietti.
- DOUAY Nicolas (coord.), (2009), *La Méditerranée à l'heure de la métropolisation*, Territoires méditerranéens, éd. OTM/IUAR - Université Paul Cézanne, Aix-en-Provence, 242 p.
- FACULTÉ D'ARCHITECTURE, INSTITUT D'HISTOIRE DE L'ARCHITECTURE DE GÊNES, (1987), *Nuove opere nel vecchio porto*, Gênes, SAGEP, 127 p.
- GABRIELLI Bruno, (1992), *La Città nel porto*, Turin, Nuova ERI Edizioni RAI, 160 p.
- GALLINARI Luciano (dir.), (2005), *Genova, una 'porta' del Mediterraneo*, 2 vol., Genova, Istituto di Storia dell'Europa Mediterraneo, 1 155 p.
- GASTALDI Francesco, (2004), "Rigenerazione e promozione urbana a Genova : dal Piano della Città a Genova Città europea della cultura 2004", MAZZA L., *Piano, Progetti, Strategie*, Milan, Franco Angeli, 152 p.
- GAZZOLA A., CARMINATI M., (1992), « Gênes et son port : des rapports ambigus », BONILLO J.-L. (co-dir.), et alii, « Métropoles portuaires en Europe », *Les Carnets de la recherche architecturale* n°30/31, Marseille, Parenthèses, p. 35-42.
- GIACCHERO G., (1980), *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, Gênes, SAGEP
- GIBELLI Antonio, (1968) *Genova Operaia nella Resistenza*, Genova, Istituto storico della Resistenza in Liguria, 371 p.
- GIBELLI A., RUGAFIORI P., (1994), *Storia d'Italia ; le Regioni dall'Unità a oggi. La Liguria*, Turin, Einaudi, 1 034 p.

- GINSBORG Paul, (2006), *Storia d'Italia da Dopoguerra a oggi*, Torino, Einaudi, 622 p.
- GRAS Pierre, (2012), *Storia di porti*, Bologne, Odoja, 336 p.
- (2003), « Le parfum de Gênes », in *Ports et déports*, Paris, L'Harmattan, p. 147-156.
- GRAVARI-BARBAS M., JACQUOT S., (2007), « L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes », *Géocarrefour*, vol. 82/3, mis en ligne le 1er octobre 2010 - <http://geocarrefour.revues.org/2217>
- GRAZIANI Antoine-Marie, (2009), *Histoire de Gênes*, Paris, Fayard, 706 p.
- HEERS J., (1961), *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle ; activité économique et problèmes sociaux*, Paris, Sevpen & Ephé, 741 p.
- LACOSTE Yves, (2006), *Géopolitique de la Méditerranée*, Paris, Armand Colin, 479 p.
- LINGA Paola, (1991), « Gênes, vers la splendeur à taille humaine », *Urbanisme & Architectures* n°248, daté juin, p. 109-114.
- MALARA Lino, (1992), « Gênes entre déclin et asphyxie », BONILLO J.-L. (co-dir.) et alii, « Métropoles portuaires en Europe », *op. cit.*, p. 43-56.
- MASBOUNGI Ariella (dir.), (2005), *Penser la ville heureuse ; Renzo Piano*, Paris, éditions de La Villette (coll. Projet urbain), 144 p.
- (2004), *Penser la ville par les grands événements ; Gênes*, Paris, éditions de La Villette (coll. Projet urbain), 114 p.
- MONTALE B., (1979), *Genova del Risorgimento, dalle riforme all'Unità*, Savone, Sabatelli.
- NICOLET Cl., ILBERT R., DEPAULE J.-Ch. (dir.), (2000), *Mégapoles méditerranéennes ; géographie urbaine rétrospective*, Paris, Rome, École française de Rome - MMSH, Maisonneuve.
- PIANO Renzo, (2005), « Éthique et stratégie pour des villes heureuses », MASBOUNGI A. (dir.), *op. cit.*, p. 21-47.
- (1985), *Chantier ouvert au public*, Paris, Arthaud, 253 p.
- POLEGGI E., GROSSI BIANCHI L., (1981), *Una Città portuale del Medioevo : Genova (sec.X-XV)*, Gênes, SAGEP.
- RENZO PIANO BUILDING WORKSHOP, (2004), *Genova : Città & Porto*, Gênes, Tormena Editore.
- (1996), *Renzo Piano, Progetti e Architetture, 1984-1996*, Milan, Mondadori, 252 p.
- RODRIGUES-MALTA Rachel, (1997), « Une vitrine métropolitaine sur les quais ; villes portuaires du Sud de l'Europe », *Annales de la recherche urbaine*, Paris, n°97, p. 92-101
- (1994), « Trois destins italiens : Gênes, Naples, Trieste », CHALINE Claude (dir.), RODRIGUES-MALTA Rachel (coord.), *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan (coll. Maritimes), p. 131-164.
- ROMANO Sergio, (1977), *Histoire de l'Italie du Risorgimento à nos jours*, Paris, Le Seuil (collection Points-histoire), 366 p.

**\* Le Havre, de la Reconstruction à la globalisation :**

- ABRAM Joseph (2015), « Auguste Perret : le béton comme source d'invention », GENESTIER Ph., GRAS P. (co-dir.), *Sacré béton ! Fabrique et légende d'un matériau du futur*, Lyon, Libel, p. 60-67
- (2010), *Auguste Perret*, Paris/Golion, Éditions du Patrimoine/inFolio (coll. Carnets d'architectes), 216 p.
- (2005), *Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret : Dossier Unesco*, Le Havre, Ville du Havre, 179 p.

- (1997), « Un patrimoine architectural et urbain exceptionnel ; les grandes opérations de la reconstruction du Havre, *Faces*, Genève, n°42-43, numéro automne-hiver, p. 10-15.
- (1994), « Aux origines de l'atelier du Havre », DIEUDONNÉ P., *Villes reconstruites : du dessein au destin*, vol. 1, Ville de Lorient / Institut de géoarchitecture, Paris, L'Harmattan, p. 95-107.
- (1985), *Perret et l'école du classicisme structurel (1910-1960) ; une école et son maître*, École d'architecture de Nancy, Secrétariat de la recherche architecturale, 136 p.
- ARCHIVES MUNICIPALES DU HAVRE (AMH), Fonds ancien Merval, Ville du Havre.
- CHAUVIN E. et alii, *Appartements-témoins de la Reconstruction du Havre*, Bonsecours, éditions Point de vues/Ville du Havre, 144 p.
- COLLIN Michèle et alii, (2001), *Le Havre, 1900-2000, ville portuaire*, Fécamp, Édition des Falaises, 200 p.
- COLLINS Peter, (1995), *Splendeur du béton ; les prédécesseurs et l'œuvre d'Auguste Perret*, Paris Hazan, 576 p.
- CORNU Marcel, (1992), « De l'année zéro à l'an 2001 : l'odyssée du Havre », *Urbanisme*, Paris, n°257, pp. 64-69.
- CORVISIER André (dir.), (1983), *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Toulouse, Privat (coll. Pays et villes de France), 336 p.
- CUILLIER Francis, (1996), « Modèles et limites de l'après-guerre », *Urbanisme*, hors série n°6, Actes de la 1<sup>ère</sup> Biennale des villes et des urbanistes d'Europe, pp. 27-29.
- DIEUDONNÉ Patrick (dir.), (1994), *Villes reconstruites : du dessein au destin*, vol. 1, Ville de Lorient / Institut de géoarchitecture, Paris, L'Harmattan, 382 p.
- ÉTIENNE-STEINER Claire, (2005), *Le Havre, un port, des villes neuves*, Paris, Centre des monuments nationaux, 365 p.
- (1999), *Le Havre : Auguste Perret et la reconstruction*, Rouen, DRAC Haute-Normandie, Connaissance du patrimoine de Haute-Normandie (coll. Images du patrimoine), rééd. 2009, 64 p.
- (1994), « Le Havre, villes neuves, plans de ville », in DIEUDONNÉ P. (dir.), *op. cit.*, p. 257-267.
- FNAU / GRAS Pierre (dir.), (2009), « Le Havre ; l'appel du large, de la ville aux grands territoires », *Urbanisme*, Paris, hors série n°35, 72 p.
- FRÉMONT Armand, (1997), *La mémoire d'un port ; Le Havre*, rééd. 2009, Paris, Arléa, 299 p.
- GRAS Pierre, (2003), « Le Havre sans paix ? », *Ports et déports*, Paris, L'Harmattan, p. 101-109.
- HAUDIQUET Anne et alii, (2008), *Sur les quais ; ports, docks et dockers*, Paris, Somogy éd. d'Art, 250 p.
- KOPP A., BOUCHER Fr., PAULY D., (1980), *1945-1953 : l'architecture de la Reconstruction ; solutions obligées ou occasions perdues ?*, Paris, Association pour la recherche et le développement en urbanisme, 313 p.
- LAMARRE François, (2016), « Le Havre, l'ENSM à bon port », *Archiscopie* n°5 (NS), p. 53-57.
- LECIEUX M., ABRAM J., CHAUVIN E. et alii, (2002), *Les bâtisseurs ; l'album de la reconstruction du Havre*, Bonsecours, Édition Point de vues, Musée Malraux, 132 p.
- LE CORBUSIER et alii, (1932), « Auguste Perret », *L'Architecture d'aujourd'hui*, Paris, III n°7
- LE COUÉDIC Daniel, (1996), « La leçon des villes reconstruites », *Urbanisme*, hors série n°6, *op. cit.*, pp. 30-33.
- LEGOY Jean, (1982-1984), *Le peuple du Havre et son histoire*, 2 vol., Le Havre, Ateliers d'impression de la Ville du Havre / EDIP, 512 p.

MAUMUSSON Véronique, (1993), « Les villes reconstruites ou l'occasion saisie », *Urbanisme* n°261, pp. 46-49.

PHILIPPE Edouard, (2014), « Le Havre dans la mondialisation maritime », *Revue internationale et stratégique*, vol. 95, n°3, p. 65-71.

PROUVÉ Jean, (1974), « Perret », *Domus* n°534, daté mai, p. 16-20.

QUINCEROT Richard, (2009), « Reconstruction : Perret déconstruit », « L'appel du large, de la ville aux grands territoires », FNAU, GRAS P., *Urbanisme hors série* n°35, *op. cit.*, p. 23-26

RENEAU S., CALU A., ABRAM J., LEFEBVRE G., (2011), *Construire le musée imaginaire : Le Havre 1952/1961/1965*, Paris, Somogy, 247 p.

SAUNIER Éric, BARZMAN John, (2017), *Histoire du Havre*, Toulouse, Privat, 432 p.

VAYSSIERE Bruno, (1998), *Reconstruction-déconstruction ; le hard french ou l'architecture française des Trente Glorieuses*, Paris, Picard (coll. Villes et sociétés), 327 p.

VOLDMAN Danièle, (1997), *La Reconstruction des villes françaises, 1940-1954 ; histoire d'une politique*, Paris, L'Harmattan, 487 p.

#### \* New York et le contexte nord-américain :

BERGERON L., MAIULLARI-PONTOIS M.T., (2000), *Le patrimoine industriel des États-Unis*, Paris, Hoëbeke, 288 p.

BRASH Julian, (2011), *Boomsberg's New York : Class and Governance in the Luxury City*, Athens (GA), University of Georgia Press, 344 p.

CARDIA Claudia, (1987), *Ils ont construit New York : histoire de la métropole au XIX<sup>e</sup> siècle*, Chêne-Bourg, Georg éd., 256 p.

CHARYN Jérôme, (1994), *New York ; chronique d'une ville sauvage*, Paris, Gallimard Découverte, 176 p.

COHEN Jean-Louis, (2010), *Portrait de ville : New York*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 80 p.

COHEN J.-L., DAMISH H. (dir.), (1993), *Américanisme et modernité ; l'idéal américain dans l'architecture*, Paris, EHESS/Flammarion, 446 p.

COHEN S. & ZYSMAN J., (1987), *Manufacturing Matters ; The Myth of the Post-Industrial Economy*, New York, Basic Books, 297 p.

CONDIT C., (1981), *The port of New York: A history of the rails and terminal system from the Grand Central Electrification to the present*, 2 vol., Chicago, Chicago University Press, np.

DEMANGEON A., (1931), « Le port de New York », *Annales de Géographie*, Paris, n°224, vol. 40, p. 205-208.

FABIAN L., VIGANO P. (dir.), (2010), *Extreme city, climate change and the transformation of waterscape*, Università IUAV di Venezia, 289 p.

GHORRA-GOBIN Cynthia, (2017), « Trump et la révolution métropolitaine », *Tous urbains* n°16, déc.2016-janvier 2017, p. 51-54.

— (2014), « Y-a-t-il une affiliation entre Occupy City Hall et Occupy Wall Street ? », *Tous urbains* n°5, mars.

— (2000), *Les États-Unis entre local et mondial*, Paris, Presses de la FNSP, 287 p.

— (1987), *Les Américains et leur territoire, mythe et réalité*, Paris, La Documentation française.

GOSS Jon, (1996), "Disquiet on the Waterfront: Reflections on Nostalgia and Utopia in the Urban Archetypes of Festival Marketplaces", in *Urban Geography* n°17/3, p. 221-247

GRAS Pierre, (2016), « La ville verticale », *Diagonal* n°197, daté juillet, p. 18-21.

- (2015), « Ville verticale vs ville résiliente ? Les conséquences de l'ouragan Sandy sur les stratégies urbaines de la ville de New York », communication au colloque *The Vertical City*, Université Lyon 2, 25-27 novembre, 16 p.
- (2015), "New York, Città e Porto: quale futuro?", *Trasporti & Cultura*?, Venise, n°41, année XV, janv.-avril, p. 116-123
- (2014), *New York Factories*, San Francisco, Blurb Publishing, 96 p.
- (2014), « La recomposition du waterfront newyorkais, entre patrimoine, gentrification et mobilisation sociale », dossier « Repenser la ville portuaire », *Urbanités* n°4, mis en ligne le 13 novembre 2014 - [www.revue-urbanités.fr](http://www.revue-urbanités.fr)
- (2010), « Destins atlantiques », *Le temps des ports*, Paris, Tallandier, p. 141-151.
- GRAVARI-BARBAS Maria (1998), « Le Festival Market Place ou le tourisme sur le front d'eau ; un modèle américain à exporter ? », *Villes et tourisme*, Norois, n°178, avril-juin, p. 261-278.
- JACOBS Jane, (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House (trad. franc., Marseille, Parenthèses, coll. Eupalinos, 2012, 411 p.).
- KOOLHAAS Rem, (1978), *New York délire ; un manifeste rétroactif pour Manhattan*, rééd. 2002, Marseille, Parenthèses (coll. Architectures), 320 p.
- LARSON Scott, (2013), *Building Like Moses, with Jacobs in Mind; Contemporary Planning in New York City*, Philadelphie, Temple University Press, 198 p.
- LE GOIX R., (2009), *New York*, coll. Atlas Mégapoles, Paris, éd. Autrement, 82 p.
- LE GOIX R., PERETZ P., (2011), « New York, laboratoire social et urbain du XX<sup>e</sup> siècle », *Les Cahiers de la métropole*, Ville de Paris éd., p. 53-57.
- MARSHALL R., (2001), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, New York, Spon Press, 207 p.
- MASBOUNGI A. & COHEN J.-L. (dir.), (2014), *New York, réguler pour innover. Les années Bloomberg*, Marseille, Parenthèses, 224 p.
- MUMFORD Lewis, (1965), *New York et l'urbanisme*, Paris, Seghers, 286 p.
- PAULHIAC Florence, (2005), « Espace public/espace patrimonial : le rôle des citoyens dans la gestion du patrimoine local ; le cas de l'aménagement du Vieux-Montréal et du Vieux-Port de Montréal », GRAVARI-BARBAS M., *Habiter le patrimoine ; enjeux, approches, vécu*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. Géographie sociale), p. 315-331.
- PERETZ Pauline (dir.), (2009), *New York, histoire, promenades, anthologies & dictionnaire*, Paris, Robert Laffont (coll. Bouquins), 1 376 p.
- PICKETT S.T.A., CADENASSO M.L., Mc GRATH B. (eds), (2013), *Resilience in Ecology and Urban Design: Linking Theory and Practice for Sustainable Cities*, Springer, coll. Future City, n°3, 499 p.
- POUZOULET Catherine, (2000), *New York, New York ; Espace, pouvoir et citoyenneté dans une ville monde*, Paris, Belin, 348 p.
- SASSEN S., (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 480 p. (trad. française, 1996, *Les villes globales ; New York, Londres, Tokyo*, Paris, Descartes et Cie, 530 p.)
- STERN Robert A. M. et alii, (1997), *New York 1960 : Architecture and Urbanism between the Second World War and the Bicentennial*, New York, The Monacelli Press, 1 376 p.
- (2006), *New York 2000 : Architecture and Urbanism between the Bicentennial and the Millennium*, New York, The Monacelli Press, 1 520 p.
- TALKE S.A. et alii, (2014), "Increasing storm tides in New York Harbour", *Geophysical Research Letters*, vol. 41, n°9.
- TEAFORD J., (2006), *The Metropolitan Revolution: The Rise of Post-Urban America*, New York, Columbia University Press (coll. The Columbia History of Urban Life), 352 p.



- TROCMÉ Hélène, (1995), « De Brooklyn au Bronx, en passant par Manhattan », Kaspi A. (dir.) ; *New York, 1940-1950 ; terre promise et corne d'abondance : l'emblème du rêve américain*, Paris, Autrement (série « Mémoires » n°35), p. 188-205
- TUNBRIDGE John, (1988), “Policy Convergence on the Waterfront? A comparative Assessment of North American Revitalisation Strategies”, Hoyle et alii, *Revitalising the Waterfront, op. cit.*, 256 p.
- VERMEESCH Laurent, (1998), *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*, Paris/Montréal, L'Harmattan, 206 p.
- WALL A., (1999), “Programming the urban surface”, *Recovering landscape, essays in contemporary landscape architecture*, James Corner ed., Princeton Architectural Press, p. 233-249.
- WALLACE M., (2002), *A New Deal for New York*, New York, Bell & Weiland Publish., Gotham Center Books, 128 p.
- WALLOCK Leonard (dir.), (1988), *New York Culture Capital of the World, 1940-1965*, New York, Rizzoli, 292 p.
- WEIL François, (2000), *Histoire de New York*, Paris, Fayard, 378 p.
- ZWEIG Stefan, (1911, 2011), « Le rythme de New York », *Pays, villes, paysages*, Paris, Le Livre de Poche, 254 p. (trad. fr., 1ère édition 1999, Paris, Belfond).
- « New York », *Urbanisme* n°350, sept.-oct. 2006, 98 p.
- New York Vision 2020 - New York Comprehensive Waterfront Plan*, 2011, NYC Planning - Department of City Planning, City of New York, 192 p. (préface de Michael R. Bloomberg, p. 2)
- One City: Built to last; Transforming New York City's Buildings for a Low-Carbon future*, 2014, NYC - Mayor's Office of Long-Term Planning and Sustainability, City of New York, 112 p. (préface de Bill de Blasio, p. 5).



## Table des illustrations

- Fig. 1 : *Times square*, à New York, « hyper-lieu » saturé d'images et de mobilités – Photo © P. Gras, 2011
- Fig. 2 : Le site reconverti de Kop van Zuid à Rotterdam (le bâtiment au centre de l'image accueille le siège de l'autorité portuaire) – Photo © W. Schippers, 2016
- Fig. 3 : Le « Diamant » réutilise et transforme sans ménagement l'ancien siège social du port, Zaha Hadid architecte, 2016 – Photo DR
- Fig. 4 : Les anciens docks Dombasle en cours de transformation en logements au Havre – Photo DR
- Fig. 5 : Central Park, à New York : un vide aussi « structurant » que les pleins ? – Photo © William Sherer – Tous droits réservés
- Fig. 6 : Paysages urbains constitués – Photos © Alex McLean – Tous droits réservés
- Fig. 7 et 8 : *Signatures Towers*, Zaha Hadid architecte – © Zaha Hadid Architects
- Fig. 9 : Embouteillages à Lagos (Nigeria) : le « chaos urbain » au quotidien – Photo DR
- Fig. 10 : Projet Lilypad, Vincent Callebaut architecte, 2009 – © V. Callebaut
- Fig. 11 : Los Angeles, une ville « sans forme » ? – Photo DR
- Fig. 12 : New York, vue sur l'East River depuis Manhattan – Photo © Pierre Gras, 2011
- Fig. 13 : Vue du fleuve Yangzi dans le cœur métropolitain de Shanghai – Photo DR
- Fig. 14 : Le *skyline* de Tokyo, avec à gauche, en rouge et blanc, la Tokyo Tower – Photo DR
- Fig. 15 : Le projet Peninsula Place, dans le secteur olympique de Greenwich – Photo DR
- Fig. 16 : L'ancien site portuaire de Puerto Madero à Buenos Aires a été « reconquis » au bénéfice quasi exclusif d'un habitat vertical spéculatif – Photo © P. Gras, 2010
- Fig. 17 : Un porte-conteneurs géant d'une compagnie chinoise est déchargé par des portiques semi-automatisés sur le site Maasvlakte II, à Rotterdam – Photo © P. Gras
- Fig. 18 : Huang Yong Ping, *Empires*, Monumenta 2016 © Adagp, Paris 2016 – Photo © Didier Plowy/RMN-Grand Palais
- Fig. 19 : Vue du projet La Citadelle, Amsterdam, Koen Olthuis architecte – Photo DR
- Fig. 20 : *Container City*, détail, Londres, Nicholas Lacey Architects – Photo © Nick Lane
- Fig. 21 : Un paquebot de croisière stationné à proximité de la Place Saint-Marc à Venise – Photo © AFP/Andrea Pattaro
- Fig. 22 : Fonds régional d'art contemporain à Dunkerque : la halle industrielle d'origine (à g.) a été dédoublée par un second bâtiment neuf © Lacaton et Vassal architectes – Photo DR
- Fig. 23 : Reconstruction du centre-ville du Havre : le chantier au début des années 1950, Auguste Perret architecte en chef – Photo © G. Fernez
- Fig. 24 : Inauguration de la statue équestre de Louis XIV sur la place royale à Rennes (1726) : un récit monarchique « global » appliqué au « local » © Musée de Bretagne
- Fig. 25 : *Bar-cel-ona*, affiche de Javier Mariscal, 1979 © J. Mariscal – Tous droits réservés
- Fig. 26 : Le récit *in situ* : chantier à Saint-Nazaire dans les années 2000 – Photo © P. Gras
- Fig. 27 : Colomb accueilli par les « Indiens » à Hispaniola le 6 décembre 1492, gravure de Théodore de Bry (XVI<sup>e</sup> siècle) © BNF
- Fig. 28 : L'opéra de Sydney (Jörn Utzon arch.), au cœur du marketing territorial australien – © Géo, oct. 2003

- Fig. 29 : Musée Guggenheim, Bilbao, 1998, Franck O. Gehry architecte – Photo DR
- Fig. 30 : Manifestations à Gênes, en juillet 2001, dans une ville bouclée pour le « G8 » – © AFP
- Fig. 31 : Installation réalisée par les dockers CGT du port du Havre dans les années 2000 – Photo © Paris Normandie
- Fig. 32 : Entrepôts à Red Hook, Brooklyn – Photo © P. Gras, 2011
- Fig. 33 : Dix indicateurs statistiques comparatifs, P. Gras, 2017 – Sources : Insee, AURH, Istat, United States Census Bureau, Ville de New York - Bureau of Labor Statistics, Autorités portuaire de Gênes et de New York-New Jersey, Haropa - GPM du Havre
- Fig. 34 : La métropole génoise a, aujourd’hui encore, pour épicerie le port historique accolé à la vieille ville – Photo DR
- Fig. 35 : *Vue de Gênes en 1490*, gravure sur bois anonyme tirée de l’ouvrage *Weltchronik*, de Hartmann Schedel, ouvrage publié à Nuremberg en 1493 © BNF
- Fig. 36 : *Genova, Panorama della Città e del Porto*, 1890, Alfred Noack (1833-1895), photographie, domaine public
- Fig. 37 : Les trois étapes de la « reconquête » du Porto Antico – © S. Jacquot, 2013
- Fig. 38 à 41 : de g. à dr. et de haut en bas : le Magasin des Cotons, l’Aquarium de Gênes, le « Bigo » et le Musée de la mer et de la navigation - Photos © P. Gras, DR et Medialp.
- Fig. 42 : Le port à conteneurs de Voltri coupe le littoral urbanisé de la mer et contribue à isoler ses habitants – Photo DR
- Fig. 43 et 44 : Le *Porto Antico* de Gênes au milieu des années 2000 – Photos © P. Gras
- Fig. 45 : *Ville du Havre de Grâce en 1536*, anonyme, coll. D. Lefèvre-Toussaint – DR
- Fig. 46 : Le Havre : le bassin du Roi détruit en 1944 – Photo CPA, tous droits réservés
- Fig. 47 : Plan dit définitif de la reconstruction du Havre par A. Perret – *Technique et architecture*, 1951
- Fig. 48 : *La Seine Gateway*, une perspective à moyen terme pour Le Havre – Source : AURH
- Fig. 49 : Les anciens Docks Vauban transformés en équipement commercial (2002-2008) – DR
- Fig. 50 : Les Bains des docks, livrés en 2008, Jean Nouvel architecte – Photo DR
- Fig. 51 : L’École nationale supérieure de la marine, 2015, AIA architectes – Photo DR
- Fig. 52 : Le programme de logements étudiants « A’Docks », 2010, A. Cattani architecte – Photo DR
- Fig. 53 et 54 : Le centre-ville reconstruit du Havre, en 1947 et aujourd’hui, Auguste Perret architecte en chef – Photos © Fr. Fernez (h.) et P. Gras (b.)
- Fig. 55 : Plan de Nieuw Amsterdam, dit « Plan Castello », Jacques Cortelyou, v. 1660 © New York Public Library
- Fig. 56 : Vue de Manhattan depuis le Fulton Street Dock, photographie, B. Abbott, 1935 © Museum of the City of New York
- Fig. 57 et 58 : La partie centrale de l’ancienne usine Domino Sugar, dans le secteur de Williamsburg en 2011 – Photo © P. Gras
- Fig. 59 : Au pied de Brooklyn Heights, le Brooklyn Bridge Park (détail) – Photo © P. Gras
- Fig. 60 : Le canal industriel Gowanus, objet d’une future reconquête écologique ? – Photo © P. Gras
- Fig. 61 : Brooklyn, un tissu urbain très composite – Photo © P. Gras, 2011
- Fig. 62 et 63 : Patrimoine ordinaire sur les rives de l’East River (h.) et de l’Hudson (b.) – Photos © P. Gras

## Remerciements

Mes remerciements vont tout d'abord à ceux qui m'ont permis de concevoir, d'enrichir et de mener à son terme ce travail de longue haleine, en me prodiguant conseils avisés, critiques et encouragements : mes directeurs de thèse, Philippe Dufieux et Laurent Devisme. Qu'ils en soient ici très sincèrement remerciés. Leur exigence intellectuelle et personnelle a été plus bien qu'un aiguillon ou un miroir, un guide.

Ma gratitude va également à ceux qui ont accompagné mon parcours, de l'émergence de l'idée jusqu'à l'inscription en thèse – un parcours patient, assurément : Luc Bousquet, Éric Guillot et la direction de l'ENSAL, Isabelle von Buelzingsloewen puis Christian Montès à la direction de l'École doctorale Sciences sociales de l'Université Lyon 2, et bien entendu les membres de mon jury de soutenance : Flora Pescador Monagas, Chris Younes, Jean-Lucien Bonillo et Michel Lussault.

Je ne peux ignorer non plus l'influence et le soutien des premiers lecteurs de ma note d'intention, Flora et Vicente, et celle de mes proches collègues enseignants de l'ENSAL, Christophe, Julie, François, Christian, . Je n'oublie pas non plus que cette aventure n'aurait jamais commencé sans la bienveillance et l'amitié de Ludovic Ghirardi et de Joan Casanelles.

Ce serait une vraie faute d'oublier la patience de mon épouse et de mes enfants, témoins avertis de l'avancée progressive de mon dossier et de mes périodes de latence...

Enfin, la mémoire de mes parents et celle de mon enfance normande m'ont accompagné pendant ce parcours personnel, et j'aurais souhaité qu'ils puissent en être également les témoins si la vie l'avait permis.

A tous, je dois un très grand merci !





**Pierre Gras – Mettre en récit l’urbanité des métropoles portuaires**  
*L’architecture comme « laboratoire » de la mondialisation des formes urbaines : Gênes, Le Havre, New York (1945-2015)*

**Résumé**

L’accélération de la globalisation des échanges et le constat d’une certaine banalisation des formes urbaines depuis une trentaine d’années ont fait émerger un questionnement sur le devenir patrimonial et l’urbanité des métropoles portuaires. Qu’il s’agisse d’un héritage industriel ou technique lié à leur activité, de bâtiments historiques protégés ou d’édifices réalisés sur des sites libérés par la délocalisation des activités portuaires sous l’effet de la massification des marchandises, la morphologie des métropoles portuaires interroge les configurations résultant de cette phase intense de mondialisation urbaine. Elle constitue de ce fait un « laboratoire » permettant d’observer à quel point, en réalité, cette évolution est protéiforme et contrastée. Les villes portuaires de Gênes, du Havre et de New York – choisies pour les décalages qu’elles proposent, tant en termes d’échelle que de formes urbaines – permettent d’approcher de façon critique l’évolution de l’urbanité de ces métropoles depuis près d’un demi-siècle, au-delà des formules convenues de la production d’une architecture standardisée et de la mise en œuvre de « grands récits » homogénéisateurs sur ces territoires urbains en mutation.

**Abstract**

*The acceleration of the exchanges at a worldwide scale and the observation of a kind of globalization of urban forms over the past three decades have raised issues about the future of heritage and the urbanity of the port cities. Whether it concerns the industrial or technical heritage linked to their initial activity, protected historic buildings or buildings erected on urban sites liberated by the relocation of port activities due to the massive containerization of goods, the morphology of port metropolises questions the configurations resulting from this phase of urban globalization. It constitutes a true "laboratory", allowing to observe to what extent this evolution is quite protean and contrasted. The port cities of Genoa, Le Havre and New York - chosen for the discrepancies they offer, both in terms of scales and urban forms - make it possible a critical approach of the evolution of the urbanity of these metropolises for half a century, so far from the agreed formulas of banalization, production of a standardized architecture and implementation of "great stories" homogenizing on these metropolitan areas in mutation.*

**Mots clés**

métropoles portuaires – récit – formes urbaines – urbanité – diversité – modernité – reconversion – mondialisation – globalisation – conteneurisation – métropolisation