

Mobilisations des acteurs des villes productives en Europe

L'exemple des villes portuaires

Thierry Baudouin
Michèle Collin

Pour analyser le nouveau rôle productif de la ville, il est nécessaire d'appréhender comment la plupart des cités ont pu être progressivement réduites à une simple fonction urbaine de reproduction durant l'époque industrielle, lorsque les deux formes dominantes de l'entreprise et de l'État régulaient l'activité économique dans un cadre national. C'était tout particulièrement le cas du système jacobin français. Fernand Braudel, l'un des plus éminents historiens du rôle économique de la ville, a montré comment l'industrialisation a pu constituer en France une véritable continuation de la doctrine physiocratique. Une production nationale pour une population nationale permettait en effet au pouvoir central de contrôler la totalité du procès ; les ingénieurs saint-simoniens ont ainsi pu coordonner depuis Paris l'ensemble d'un capitalisme industriel qu'ils répartissaient à leur gré dans l'Hexagone, en contrepartie d'une redistribution égalitaire de la richesse produite sur l'ensemble du territoire. Cette répartition par le haut était fondamentalement contraire aux dynamiques des villes commerçantes et industrielles qui avaient été dénoncées dès l'époque des Lumières comme ignorantes des campagnes. Ce sont ces mêmes villes qui ébauchèrent durant la Révolution des stratégies de développement taxées de « girondines » par le pouvoir. La méfiance profonde de l'appareil politique français vis-à-vis de la ville est notamment soulignée par Bernard Lèpetit (1988) et par Marcel Roncayolo. Même dans les pays moins centralisés, seules quelques villes ont su préserver durant toute cette période une relative compétence autonome, particulièrement dans les sphères de la finance ou du commerce international qui débordaient nécessairement les frontières¹, et ce sont d'ailleurs souvent elles qui ont fait émerger le rôle de ce qu'on appelle dorénavant les métropoles dans la nouvelle phase de mondialisation (Sassen S., 1996). Progressivement, ce sont bien à présent l'ensemble des villes qui deviennent désormais des territoires productifs concentrant des combinaisons optimales des éléments qui caractérisent la nouvelle économie.

Ce n'est donc pas seulement la ville qui s'adapte à l'économie mais bien plutôt l'économie qui, en s'émancipant du fonctionnalisme hiérarchique industriel, requiert des coopérations sociales qu'offrent seulement les populations citadines. L'analyse de l'affirmation de la ville dans la nouvelle production des richesses emprunte donc tout autant à la sociologie et la science politique qu'à l'économie.

Par rapport à la régulation régaliennne de la production industrielle qui distribuait donc fonctions et richesses au sein des espaces substituables d'un marché national (Salais R., Storper M., 1993), la mondialisation met en avant des territoires dans leur acceptation plurielle qui affirment tout au contraire leur subjectivité. Les relations de ces territoires changent tout autant avec l'entreprise qu'avec l'État. Durant l'ère industrielle, les économistes centraient en effet leurs analyses sur le seul point de vue de la firme pour laquelle la cité, considérée comme simple espace urbain d'accumulation de services et de qualifications, n'était qu'une externalité, la fameuse, et vague, « ambiance » d'Alfred Marshall (1919) reformulée en termes de garantie-sécurité par Pierre Veltz (1996). Or, aujourd'hui, la ville s'affirme en soi comme une entité économique à ce point essentielle qu'on peut même se demander si ce ne seront pas dorénavant les firmes qui deviendront des externalités. La ville – métropole, district, *valley* ou pôle – a en effet l'exceptionnelle puissance dans la mondialisation de pouvoir produire une richesse à la fois contextualisée et socialisée.

La localisation des facteurs économiques à la nouvelle échelle de la globalisation ne dépend plus de marchés nationaux pour viser une diversité plus complexe des consommations d'un produit en fonction de spécificités culturelles. Tant la composition désormais matérielle et immatérielle des biens post-industriels que la nécessaire

1. Jean Remy (2000) a su investir ces problèmes dès 1966.



Le port industriel de Dieppe

flexibilité des fabrications et des services liés à leurs marchandisations différentes impliquent la coopération de capacités extrêmement diverses, techniquement et culturellement, qui dépassent le cadre de l'entreprise. Produire dans plusieurs bouts du monde les pièces d'un produit est du ressort de toute multinationale mais les assembler spécifiquement avec des services, dans une forme, un temps et pour un marché, exige désormais une multitude de compétences contextualisées. Seule la ville est capable d'assurer cette interaction à la fois technique et culturelle de la firme productrice multinationale et du marché contextualisé. Il ne s'agit donc pas seulement de quelques gigantesques métropoles monopolisant des compétences rares puisque toutes les villes, même de tailles moyennes, tentent à présent d'élaborer des stratégies sur des produits et des marchés spécifiques en fonction de leurs capacités propres.

Ces relations de la cité et des entreprises s'émancipent alors de l'économie traditionnelle, distincte du social, pour pénétrer tout au contraire dans tous les temps et les espaces sociaux de la ville productive. Il ne peut donc plus être question de collectivités locales relevant d'un aménagement urbain uniforme de la part de l'État puisque la ville doit pouvoir tout au contraire faire pleinement jouer les capacités spécifiques de son territoire. En même temps que s'effacent les fonctions octroyées par une régulation nationale, la mondialisation offre à la cité une quantité d'opportunités parmi lesquelles elle doit nécessairement, et constamment, choisir. Comme ceux des entreprises, les intérêts des citoyens sont tout aussi divers et divergents et les choix communs en ce qui concerne les savoir-faire de la cité à valoriser et à faire savoir sont tout aussi complexes. On parle alors plutôt de la gouvernance et de l'urbanité de chaque ville (Baudouin *et al.*, 1997) parce que ce sont les citoyens de chaque ville qui doivent se mobiliser concrètement pour mettre en œuvre les stratégies qu'ils estiment nécessaires à l'accomplissement de leur territoire productif. Les dichotomies longtemps imposées entre les fonctions

économiques et sociales de la production et de la reproduction qui fondaient l'ensemble des rapports de forces de la logique industrielle ne répondent plus aux nouveaux enjeux.

C'est dire que cette (ré)émergence de la ville comme un important acteur économique et social en fait à l'échelle locale la principale puissance publique. Si la mondialisation, de par la mise en concurrence d'une multitude de territoires, implique plus encore qu'auparavant une puissance publique capable de redistribuer les richesses entre les pôles productifs nécessairement disparates de toute société démocratique, ces territoires productifs ne sont en revanche plus substituables les uns aux autres. La gouvernance de chacun est désormais essentiellement le fait de ses propres acteurs, tant en ce qui concerne les manières de produire les richesses que d'en jouir ; le principe de subsidiarité fait de la cité le gestionnaire principal de la plupart de ses activités et de ses infrastructures. La ville productive s'organise au niveau politico-économique en tant que puissance publique aux mains de ses citoyens. On prendra ici deux exemples types au sein des villes qu'on appelle portuaires, c'est-à-dire des cités branchées prioritairement sur le nouveau procès de la circulation globale.

La place d'Anvers et sa communauté portuaire

Au sein de chacune des villes portuaires du Nord par lesquelles passent une très grande part des échanges de l'Europe dans la mondialisation, à Rotterdam, Anvers ou Hambourg, une instance dénommée communauté portuaire regroupe les associations professionnelles représentant le secteur privé et les acteurs publics pour coopérer avec l'autorité portuaire de la cité afin de définir et d'assumer les stratégies et les orientations économiques de la place. La communauté portuaire anversoise, emblématique de cette forme d'organisation socio-économique, est une institution qui déborde les anciennes frontières du public et du privé. Les deux types d'acteurs coopèrent dans une logique de valorisation de la place, et pas seulement du port, visant à capter valeurs ajoutées et emplois pour l'ensemble du territoire. Ainsi la gestion municipale du territoire portuaire a permis de faire de la place un centre de distribution, au-delà du seul transport rapide des marchandises, en développant des magasins francs – stockage temporaire des produits sans taxe – qui ont positionné très tôt l'ensemble ville-port comme première place d'entrepôt d'Europe avec énormément d'emplois induits.

La notion de communauté portuaire institue un cadre concurrentiel, c'est-à-dire à la fois conflictuel et coopératif, pour l'ensemble des firmes de la place. Chacune défend ses intérêts mais coopère aussi avec d'autres sur des objectifs déterminés pour l'intérêt de la cité. Cette intrication du territoire et de la coopération dans l'institution commu-



Alain Baudry

Le port du Havre et en sous-impression le pont de Normandie

nautaire portuaire met en relation une multiplicité d'acteurs exprimant un intérêt commun vis-à-vis de stratégies spécifiques.

Une place comme Anvers est composée d'une multiplicité de petites et moyennes entreprises du commerce international – transit, entreposage, logistique – et de quelques manutentionnaires locaux – les *Natie* – absorbés par des multinationales. Sur ce plan, la ville portuaire est un outil central de la compétitivité de ces entreprises de taille moyenne pour mettre au moyen de la communauté portuaire certaines stratégies en commun à un niveau global qu'elles ne pourraient contrôler isolément. Les groupes de travail organisés par région et par produit à prospecter prioritairement permettent ainsi à ces PME aux intérêts multiples d'élaborer des organisations logistiques spécifiques... ou de faire un *lobbying* réputé auprès de l'Union Européenne. Ainsi cette organisation par cibles régionales avait généré des échanges commerciaux au-delà du mur de Berlin qui permettent aujourd'hui la forte implantation commerciale d'Anvers dans l'Europe élargie, soutenue par tous les acteurs publics de la région Flandre, de l'État fédéral, des chemins de fer et des Chambres de Commerce.

Cette force de la communauté portuaire n'est nullement localiste. Quand la concurrence s'exacerbe à l'occasion du développement de Zeebrugge comme port de mer accessible aux gigantesques navires, ou du redéploiement de Gand, cinquante entreprises d'Anvers investissent dans ces places pour offrir des alternatives à leurs clientèles et élaborer un pôle de dimension européenne face à Rotterdam. La communauté portuaire – municipalité en tête – s'est mobilisée déjà depuis une vingtaine d'années pour convaincre Bruxelles de l'intérêt de creuser un canal Seine-

nord vers Paris, en impliquant d'autres régions européennes, y compris son ennemi Rotterdam, contre le projet Seine-ouest, afin d'éliminer Le Havre et Rouen des réseaux fluviaux européens en plein développement. La ville portuaire est ainsi capable de convaincre d'autres acteurs d'autres villes de participer à ses objectifs dans le contexte mondial.

C'est bien l'ensemble de la cité qui est concernée, non seulement sa vie économique et ses investissements mais, bien plus avant, sa culture et ses affects. Les compétences mobilisées par une place sont nécessairement limitées dans la mondialisation et doivent viser des flux jugés essentiels. Aussi la mise en valeur des capacités de la ville passe-t-elle par une valorisation de la culture locale dans ses dimensions passées et présentes. L'activité portuaire même, non pas tant sur le plan technique que dans sa dimension économique mondiale, est constamment mise en valeur, tant auprès de la population locale – particulièrement les étudiants de tous âges avec visite du port et mallette d'étude – que des visiteurs. Culture et patrimoine sont considérés comme des facteurs essentiels de production qui doivent participer du développement d'une urbanité de métropole portuaire et en même temps du positionnement comme porte d'Europe (Collin M., 1997).

Universités et instituts sont également mobilisés pour développer de nombreux enseignements spécifiques universitaires, linguistiques et culturels susceptibles de conforter la position spécifique d'interface avec le monde de la ville.

La communauté portuaire n'a nullement pour raison d'être de faire disparaître les conflits. L'institution vise tout au contraire à rendre productives, des relations nécessairement conflictuelles entre des entreprises aux intérêts très



Christoph Schäfer / Parkfiction Archiv

 Hambourg, le *park fiction* un espace public avec vue sur le port conquis par les habitants

différents. La ville portuaire se comporte ici comme une méga entreprise virtuelle s'efforçant de faire naître de la multiplicité des points de vue de ses nombreux acteurs quelques atouts communs. La coopération n'est nullement le consensus. Nous pouvons parler de coopération concurrentielle, toujours conflictuelle dans la mesure où il s'agit d'articuler des intérêts divergents sur un projet, mais travaillant aussi ensemble pour la valorisation d'un territoire considéré comme commun et susceptible d'étayer des solutions communes. La presse locale révèle notamment des discussions permanentes entre visions différentes. La quantité et la pugnacité de ces débats publics dans la cité à propos de tel équipement, trafic ou stratégie constituent une différence essentielle avec l'isolement fonctionnel des corps d'État en charge des infrastructures des systèmes régaliens.

On est loin du « consensus négatif » (Collin M., 1997) qui régit les relations sociales de la société hiérarchisée française, notamment dans ses ports. La présence des dockers est forte au sein de la communauté portuaire, mais aussi au sein de la cité qui offre des cravates ornées d'une silhouette de docker. Patrick Modiano (2005) peut récemment se glorifier que son arrière grand père ait servi de modèle à la célèbre statue du docker devant l'hôtel de ville. Au-delà de la logique hiérarchique des rentes corporatistes, des négociations permanentes adaptent aux nécessités les effectifs des équipes de travail, la mobilité inter entreprises ou encore leur école de formation professionnelle (inexistante en France).

Jamais ces compétences essentielles à une place portuaire que représente la manipulation des marchandises

ne font l'objet de critiques publiques à l'extérieur : lorsque survient une grève des dockers, la communication de la place fait invariablement état de brouillard retardant les trafics ! Cette intrication des relations entre les firmes et leur cité a des conséquences économiques et sociales directes. Arnaud Le Marchand, économiste à l'Université du Havre, compare les taux de chômage des villes portuaires européennes à ceux de l'ensemble des villes de leur pays. Dans la plupart des villes portuaires des États d'Europe du Nord, le taux de chômage est nettement inférieur à celui des autres villes, alors qu'en France celui des ports est nettement supérieur. L'institution d'un espace public d'expression des conflits et de coopérations entre tous les acteurs, y compris les dockers, fonde cette supériorité économique et sociale des places portuaires sur les ports autonomes.

Dans la capture des flux d'échanges maritimes depuis les débuts de la mondialisation, l'avance prise en Europe par les villes à communauté portuaire sur les ports publics – ou privés – montre très concrètement le rôle d'acteur majeur de la ville dans le capitalisme cognitif ou immatériel (Collin M., 2001). À l'inverse des espaces productifs substituables, la ville affirme une véritable subjectivité productive mobilisant ses capacités et ses ambitions. Elle s'engage notamment dans la mobilisation des compétences, et d'abord celles de ses propres citoyens. Pour le sociologue de la ville, cela concerne directement l'exercice d'une démocratie qui ne peut être seulement représentative et nationale comme à l'époque industrielle pour mobiliser aussi les citoyens de la cité sur le développement de leur territoire. La ville délègue certes à un organe souverain ce

qu'elle ne peut réaliser seule en demandant son soutien à ses projets, mais assume l'essentiel de l'innovation qui la concerne. Ce principe de subsidiarité indispensable à l'affirmation de la subjectivité de la cité implique un mode de fonctionnement de la démocratie dont le développement récent de Barcelone est aussi caractéristique.

La planification stratégique à Barcelone

Le processus de planification stratégique, mis en place à Barcelone dès la fin des années 1980 pour les Jeux Olympiques a conduit à une ré-urbanisation du front de mer avec rénovation du vieux port et création de nouveaux quartiers et de Ramblas. Il s'agit surtout d'un autre type de mobilisation d'acteurs au travers d'une stratégie politique de la ville qui a mis en branle le puissant processus de développement socio-économique d'une métropole catalane voulant s'affirmer comme un puissant pôle sud de l'Europe dans les échanges mondiaux.

L'étude des modes de financement de l'opération urbaine du front de mer (Castejon R., 1997) montre le montage complexe d'un nouveau pôle logistique européen par un port qui tire désormais une majorité de ses revenus de l'activité touristique du *waterfront*. Le nouvel ensemble économique à la fois commercial (port-aéroport-zone logistique) et touristique s'est affranchi de la planification centralisée et hiérarchique de l'époque industrielle pour être produit par une stratégie politique de ville négociée avec l'État.

Cette configuration nouvelle en Espagne d'un port d'État accordant des concessions sur son territoire portuaire à des activités récréatives a été largement impulsée par la forte offensive des acteurs politiques locaux catalans sur l'État central pour débloquer des relations ville/port jusqu'à là continuellement conflictuelles. Ils ont obtenu en 1992 une nouvelle loi sur les ports qui exige une articulation entre des planifications urbaine et portuaire jusqu'alors autonomes. La planification portuaire doit être désormais approuvée par le conseil municipal après un système d'aller-retour de négociations dans des délais précis. Ainsi Barcelone est-elle devenue un « projet pilote » à l'échelle de l'Espagne : son nouveau mode de coopération entre mairie, généralité (gouvernement régional) et port a été généralisé à Bilbao, Tarragone, Vigo... pour lesquels l'État central s'est mis dans une position de soutien aux politiques publiques portuaires locales.

À l'occasion des Jeux Olympiques le conseil municipal a affirmé l'objectif de faire de Barcelone une « terre d'innovation constante ». La planification stratégique répond directement à cet objectif en mobilisant les forces locales au moyen de différents dispositifs, notamment l'organisation d'une multiplicité de groupes et de commissions pour débattre des différentes dimensions du nouveau développement



Association internationale Villes et Ports

Barcelone, Port Vell rénové

de l'ensemble de la métropole. Architectes, urbanistes, mais aussi universitaires, artistes, responsables d'associations..., tout un ensemble d'acteurs de la ville débattent des orientations stratégiques aux côtés des responsables des principales institutions politiques et économiques, des organisations patronales aux syndicats.

Tous y passent du temps, la plupart à titre gratuit. Renouvelé tous les deux ans, chaque plan stratégique mobilise selon ses objectifs des citoyens différents dont les capacités d'énoncés et de coopération marquent la réalité d'un processus démocratique qui évolue constamment avec ses acteurs et ses stratégies. Non seulement de nombreux enjeux sont mis évidence, mais ils se trouvent articulés les uns aux autres par ce processus. Ces débats et ces travaux de commissions font repère pour tous dans la cité.

La créativité artistique catalane, particulièrement renouvelée dans la période post-franquiste a été largement mise à contribution, en même temps que la culture maritime est valorisée autour de la réhabilitation des arsenaux royaux des Drassenas. Ce haut lieu de construction des galères du 13^e siècle devient l'un des plus beaux musées maritimes d'Europe en plein cœur du nouveau front de mer. Cependant ce musée reste centré sur une conception traditionnelle de l'histoire maritime tournée sur le passé, dans une vision patrimoniale stricte, qui a fait l'objet de débats intenses de la part d'intellectuels locaux qui soutenaient un projet de grand centre culturel valorisant aussi des activités maritimes commerciales modernes, à l'image de ceux des villes portuaires nordiques.

De même, dans un processus de discussion avec les

habitants des quartiers anciens, l'ensemble de la réhabilitation de Port Vell a été combinée avec un plan littoral de redéveloppement des quartiers populaires du nord de la ville, pour maintenir les habitants dans leurs logements en ouvrant en même temps quatre kilomètres d'espace urbain directement sur la mer et le paysage portuaire. Ainsi les habitants de la Barceloneta, vieux quartier des ouvriers portuaires, ont un accès direct à la mer avec un nouveau *Paseo* qui remplace les anciens entrepôts.

D'autres pratiques, à Hambourg ou Rotterdam par exemple, mettent le même processus démocratique au centre de la ville productive aujourd'hui, avec ses dissensus et ses modes de gouvernance. Ces processus sont nécessairement très divers et spécifiques de la subjectivité de chaque cité, c'est-à-dire de son histoire et de ses pratiques. Cela signifie que la représentation sociale construite et partagée par les acteurs de chaque ville se fonde sur un imaginaire spécifique du développement de la cité (Roncayolo M.), qui se réinvente aussi au fil du temps et des stratégies économiques, un narratif local qui articule les greffes qu'on y apporte, de la découverte de l'Amérique à la catalinité post franquiste pour Barcelone, de la Hanse à la porte flamande de l'Europe à Anvers. La communauté portuaire d'Anvers, les ateliers sur la rénovation des quartiers de Hambourg, les plans stratégiques de Barcelone ne sont pas reproductibles ailleurs tels quels ; chaque ville connaît ses formes démocratiques particulières.

C'est aussi pourquoi les types d'innovations diffèrent selon les villes : celles de Hollande ont les premières articulé leurs débats sur l'économie de la ville avec son environnement (Kreukels A., 2003) tel que cela commence à être aujourd'hui pris en compte partout. La démocratie dans les cités s'invente en permanence selon les lieux et les enjeux productifs.

La production d'un territoire commun

La nécessité de coopérations et de compétitions d'intérêts multiples précisément contextualisés amène donc à caractériser la ville acteur économique comme un instituant capable de mobiliser ses citoyens autour de la production d'un territoire commun. Il faut rappeler, même brièvement, que Pirenne ou Braudel ont affirmé depuis longtemps que la prépondérance de telle ou telle cité sur son économie-monde était caractérisée par les capacités d'innovations de ses citoyens pour entreprendre. La gouvernance dans cette optique doit être appréciée comme un processus permanent de subjectivisation de la cité, c'est-à-dire d'invention et de transformation au-delà des normes données de l'institué national, en écho à la circulation internationale.

L'important ici est que chaque cité, avec des outils différents, parvienne à faire s'exprimer ses dissensus, c'est-à-dire

les points de vue différents, liés aux positions sociales, économiques, spatiales de ses acteurs. C'est particulièrement sur ce point que le poids des institutions d'État autonomes de la cité peut bloquer cette nécessaire articulation de la ville productive et de la ville démocratique, chaque structure restant enfermée dans ses qualifications et son espace.

Tous les chiffres des transports de marchandises diverses conteneurisées en Europe montrent que les ports d'État français continuent de régresser par rapport aux villes portuaires d'Europe du Nord, quels que soient les investissements dans leurs infrastructures.

De même le dynamisme catalan des années 90 a permis à Barcelone de se positionner dans la logistique européenne en devançant le trafic conteneur du port d'État marseillais. « Les grands établissements portuaires français sont peu à peu distancés dans une Europe portuaire où les formes d'organisation, qui rendent les ports plus ou moins efficaces, sont en pleine mutation. Le Havre et Marseille ont récemment engagé des actions d'ampleur dans les domaines des infrastructures portuaires et logistiques afin de contrecarrer leur évolution négative »².

La nécessité croissante de coopérations et de compétitions d'intérêts multiples contextualisés amène à reconnaître la ville comme acteur économique productif comme un instituant capable de mobiliser ses citoyens dans la production d'un territoire commun. Les formes à prendre par ce territoire ne découlent plus de définitions académiques ou de considérations fonctionnelles qui s'imposeraient sans débat à l'ensemble des acteurs. Ceux-ci ne sont *a priori* pas d'accord entre eux et, sur ce point central, les travaux de recherche autour de la question d'une société réflexive permettant une productivité de la mise en relation des mondes vécus distinguent particulièrement le rôle du conflit et le rôle décisif des dissensus (Rancière J., 1995). Il ne s'agit pas seulement de faire « participer » le peuple des « collectivités territoriales » à des décisions du pouvoir mais bien de considérer les débats à propos d'un territoire commun comme directement productif pour la gouvernance de la cité.

Cette ville productive ne s'inscrit nullement au sein d'un quelconque libéralisme anti-étatique. En Europe du Nord, les États soutiennent beaucoup plus fortement les politiques de leurs places que la France ne subventionne son infrastructure portuaire, mais ils laissent aussi les villes maîtresses de leurs stratégies, considérées comme essentielles au développement du territoire national vis-à-vis de l'Europe et du monde.

Dans cette optique, l'économie ne s'oppose pas au social ; il s'agit de permettre à tous d'intervenir au sein de leur ville, d'apporter leurs compétences dans le renouvellement urbain. Entrepreneurs, habitants, élus de tous bords

2. Synthèse Isemar n° 44, 2002. Voir aussi http://www.eurisles.com/ftp/public/Eurisles/classement_ports.pdf

gènèrent un débat dynamique sur le développement local pénétré d'un affect, d'une subjectivité propre à la cité, particulier à chaque lieu.

Cette démocratie territorialisée ne saurait pour autant être assimilée à aucun localisme. Les villes productives entretiennent constamment des liens avec d'autres, avec leurs concurrentes dans tel ou tel domaine, celles avec qui

elles doivent négocier leur part de marché ou construire leur territoire commun. Concurrencer veut dire courir ensemble : la captation des flux de la mondialisation, par une cité capable d'en tirer profit, implique l'établissement de réseaux divers et l'implication dans des territoires multiples. Ces relations réticulaires complexes fondent la relation post-industrielle du local et du global.

Références bibliographiques

Baudouin T., (2006), *Ville productive et mobilisation des territoires*, Paris, L'Harmattan.

Baudouin T., (2002), « La ville, nouveau territoire productif », *Multitudes* n° 6, « Ville et mondialisation », pp. 119-130.

Braudel F., (1979), *Le temps du monde*, Paris, Armand Colin.

Castejon R., (1997), « El port vell de Barcelona », in Baudouin T., Collin M., Prélorenzo C. (dir.), *Urbanité des cités portuaires*, Paris, L'Harmattan, pp. 319-343.

Collin M., (1997), « Culture et patrimoine des villes portuaires d'Europe », in Baudouin T., Collin M., Prélorenzo C. (dir.), *Urbanité des cités portuaires*, Paris, L'Harmattan, pp. 261-271.

Collin M. (dir.), (2001), *Les stratégies des villes portuaires dans les flux de la mondialisation*, rapport DRAST/PREDIT.

Kreukels A., (2001), « Rotterdam, ports and port cities in the Netherlands », in *Cities in transition*, Rotterdam, 010 Publishers.

Lepetit B., (1988), *Les villes dans la France moderne*, Paris, Albin Michel.

Marshall A., (1919), *Industry and trade*, London, Mac Millan.

Moulier-Boutang Y., (2000), « La troisième transition du capitalisme », in Azaïs C., Corsani A., Dieuaide P. (dir.), *Vers un capitalisme cognitif*, Paris, L'Harmattan.

Negri A., (1992), *L'anomalie sauvage : puissance et pouvoir chez Spinoza*, Paris, PUF.

Rancière J., (1995), *Les méséteintes du débat démocratique*, Paris, Galilée.

Rémy J., (2000), *La ville, phénomène économique*, Paris, Anthropos (réédition).

Roncayolo M., @ Article « Urbanisme », *Encyclopédia Universalis*.

Rozemblat C. (dir.), (2004), *La comparaison des villes portuaires en Europe*, Université du Havre, IRSIT.

Salais R., Storper M., (1993), *Les mondes de production, Enquête sur l'identité économique de la France* Paris, Éditions de l'EHESS.

Sassen S., (1996), *La ville globale*, Paris, Descartes & Cie.

Veltz P., (1996), *Mondialisation, villes et territoires*, Paris, PUF.

Biographies

THIERRY BAUDOUIN ET MICHÈLE COLLIN sont sociologues au CNRS et animent, au sein du Laboratoire Théories des Mutations Urbaines de l'Institut Français d'Urbanisme de Paris 8, UMR 7136, le groupe « Territoires de la mondialisation et villes portuaires ». baudouin@msh-paris.fr
collin@msh-paris.fr