

Claude Prelorenzo

# LES ÉDIFICES ET ESPACES PORTUAIRES

OU L'INVITATION À LA GRANDE DIMENSION

Les grands ports, et tout particulièrement les grands ports de commerce, constituent des dispositifs territoriaux de grande envergure, qui occupent des surfaces souvent plus étendues que les villes dont ils portent le nom, monopolisent des kilomètres de littoral ou de berges, et exercent une emprise économique, industrielle, salariale, écologique sur de vastes hinterlands et de lointains outerlands. Ils entretiennent donc des relations nombreuses, complexes, déterminantes avec la région géographique où il sont situés.

Particulièrement significative de la réalité portuaire est la question de la taille des édifices et des ouvrages d'art, que nous évoquerons avec les exemples de la Corderie royale de Rochefort et de la Digue du large de Marseille, ainsi que la confrontation à la nature qui compose aujourd'hui la toile de fond des politiques portuaires de développement comme de reconversion. Les grands navires, lorsqu'ils accostent au bord des villes, troublent aussi la perception habituelle des échelles urbaines, sans compter les terre-pleins à conteneurs, les aires de stockage des automobiles, les zones d'attente des ferry-boats et tant d'autres dimensions intrinsèques au port, encore peu présentes dans la culture citadine.

## L'échelle fonctionnelle du territoire bâti

### La Corderie de Rochefort

Pour des motifs autant militaires qu'économiques, Français et Anglais multiplient, au XVIIIe, les arsenaux qui doivent livrer en nombre les vaisseaux et les outillages conformes aux données modernes de la guerre ou du transport maritime. Les arsenaux ont été le terrain privilégié de l'émergence d'une nouvelle rationalité dans l'utilisation de l'espace, rationalité qui a trouvé son aboutissement au XIXe siècle avec les installations industrielles et, bien entendu, les grands ports de commerce organisés, à Liverpool comme à Marseille, par les ingénieurs, souvent liés à l'armée.

Dans *Les vaisseaux et les villes*<sup>1</sup>, un ouvrage déjà ancien (1978), mais qui demeure un important jalon du renouvellement de l'analyse urbaine, Alain Demangeon et Bruno Fortier ont mis en évidence les processus qui ont présidé, dans l'aménagement de l'espace

ouvert et dans l'organisation de l'espace couvert, au bouleversement des manières de faire et autorisé un rapport plus libre aux contraintes du site. Ils ont ainsi identifié trois types d'opérations sur l'espace :

- « la redéfinition des sols » qui « devient une surface de gestion des mouvements, un espace de répartition en même temps qu'un instrument de découpage des activités »<sup>2</sup>.

- « la fragmentation des espaces » ; si l'émiettement traditionnel des lieux de production générait depuis longtemps autour des ports une « fragmentation des supports architecturaux », les arsenaux de Colbert rationalisent cet éclatement en le réglant par une



Rochefort : la Corderie royale (façade avant).

« composition par éléments », qui gère « les hiérarchies, les pôles, les exclusions et les proximités que le fonctionnement de l'arsenal rendait impératifs »<sup>3</sup>.

- « la dématérialisation des bâtiments », résultat d'une démarche pragmatique qui s'affranchit des typo-

1. Demangeon A., Fortier B., *Les vaisseaux et les villes*, Bruxelles, Pierre Margada éditeur, collection « Archives + Architecture », 1978.

2. Ibid., p. 28.

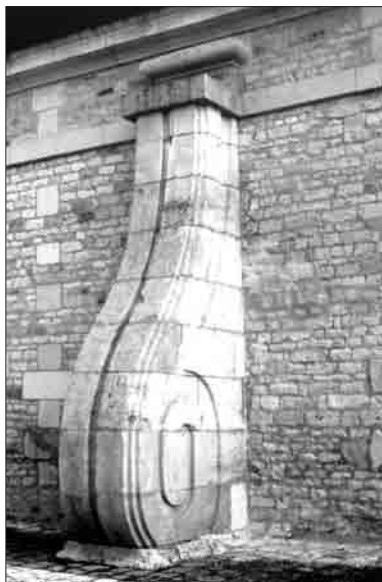
3. Ibid., p. 30.



La Corderie royale (façade arrière).

logies et même des modèles, une « manière de répartir les vides et de marquer les pleins, de dilater l'espace pour l'interdire (ou le vouer au passage) et de le découper partout où il peut être utile »<sup>4</sup>.

Cette dématérialisation ne s'émancipe pas toutefois d'un traitement de l'enveloppe qui fait largement appel aux convenances architectoniques. La Corderie royale de Rochefort est exemplaire de ce double système de références, « classiques » sur le plan architectural, « fonctionnelles » sur celui de la morphologie.



La Corderie royale (façade arrière, contrefort).

C'est en 1664 que Colbert décide de créer un grand port militaire sur la côte charentaise pour accueillir la flotte du ponant, un hâvre complété d'un puissant arsenal pour accroître les unités d'une flotte française fort réduite. Il désigne François Blondel pour en dres-

ser les plans et édifier les bâtiments nécessaires à la construction navale. La Corderie, pièce maîtresse de l'arsenal, est mise en chantier en priorité. Les travaux débutent en 1666 et moins de quatre années plus tard le bâtiment est mis en service.

Sa longueur remarquable de 372m, qui le classe parmi les édifices les plus étendus du siècle<sup>5</sup> et ses proportions peu communes – long, mince et bas, l'édifice ne compte que 8 mètres de large dans son corps principal – marquent la singularité du bâtiment. La Corderie possède deux façades différentes, l'une qui donne sur le fleuve, l'autre sur l'arrière. Le linéaire de la façade tournée vers la Charente est interrompu par un pavillon central qui la décompose en trois parties distinctes et hiérarchisées. Le pavillon central malgré un aspect plus « résidentiel » est lui aussi dévolu à des fonctions industrielles puisqu'il abrite l'étuve et les cuves à goudron. La façade arrière se déploie en une longue ligne, scandée seulement par des contreforts en volutes qui furent rajoutées ultérieurement pour conforter une construction difficile à stabiliser à cause de la nature marécageuse de l'assise et de l'absence de murs de refend.

Le traitement des façades renvoie à deux logiques différentes : vers le fleuve l'ordonnancement obéit à des règles de convenance, de hiérarchie des parties, de symétrie, et d'ornement qui le rattachent à l'architecture civile, résidentielle. La relation à l'architecture du siècle se manifeste dans le rythme strictement régulier des ouvertures des façades qui évoquent les galeries des grandes demeures, dans la toiture d'ardoise traitée à la manière de Mansart avec des lucarnes qui alternent les frontons triangulaires et ronds, et dans les volutes des contreforts qui, d'après Perrine Vivant, « rappellent l'architecture jésuite »<sup>6</sup>, ou encore la présence de frontons qui chapeautent les portes des pavillons. Cette architecture fait dire à Perrine Vivant : «... Blondel a su faire d'un édifice industriel et fonctionnel un chef-d'œuvre d'architecture classique »<sup>7</sup>. La façade arrière est plus clairement « moderne » qui assume la répétitivité et la sobriété décorative, étirant sur le sol une barre d'un seul tenant (les pavillons latéraux ne seront élargis en débord sur l'alignement de la façade arrière qu'après-coup).

Au-delà de ses qualités propres, en particulier une relation au site fluvial qui nous semble aujourd'hui particulièrement harmonieuse, l'horizontalité et la linéarité du bâtiment faisant écho à l'étirement du fleuve, la Corderie de Rochefort doit être regardée comme l'une des

4. Ibid., p. 30.

5. À titre de comparaison, rappelons que la longueur totale du Château de Versailles, qui stupéfia tout le monde civilisé, est de 500m.

6. Vivant P., « La Corderie de Rochefort », in *Monuments Historiques* n° 150-151, avril-juin 1987, p. 145.

7. Op. cit., p. 141.

premières expressions de la doctrine moderne de l'architecture dont l'un des dogmes qui, au XXe siècle, sera brandi comme un étendard de bataille, postule que la forme des bâtiments doit résulter de leur fonction. En effet, la fabrication des cordages, activité dans laquelle Rochefort a occupé deux siècles durant la première place, s'effectue encore avec des techniques qui relèvent de l'artisanat. L'étendue du bâtiment autorise la fabrication des câbles les plus longs que requéraient les grands navires, fabrication qui jusque là procédait au tissage en terrain découvert.

## L'échelle tectonique de la rencontre terre-mer

### La Digue du large de Marseille

Si le port est essentiellement un quai, il est aussi un bassin, une portion de mer asservie par le moyen des ouvrages d'art. Le port en s'installant sur un site construit en effet, dans un même mouvement, deux territoires : un territoire terrestre qu'il recompose, redresse, aplanit, rabote ou prolonge et un territoire maritime qu'il circonscrit et domestique en fondant des digues et des jetées, en lançant des estacades et des ponts. Ces ouvrages se confrontent d'emblée à la grande dimension, courant sur des kilomètres, pour offrir aux navires les voies d'accès et les aires de manœuvre nécessaires au trafic.

Nous prendrons ici pour exemple de ces ouvrages d'art portuaires l'un des plus spectaculaires : la grande Digue, dite du large, du port de Marseille qui pendant un siècle, de 1844 à la Seconde guerre mondiale, va

sans cesse se prolonger pour permettre l'extension des bassins, avant que le développement portuaire ne trouve à Fos-sur-mer une géographie et une situation mieux adaptées aux besoins contemporains.

René Borruey a longuement et excellemment parlé de cette Digue du large, ouvrage d'art indissociable pour nombre de Marseillais et de voyageurs de l'image du port et, partant, de la ville de Marseille. On sait aussi l'intérêt que lui portaient le sociologue Michel Anselme et l'ethnologue Claudie Gontier pour lesquels la fréquentation de la digue est l'occasion, et même pourrait-on dire le prétexte, d'une relation entre la société portuaire et la société citadine qui, franchissant la « grille », venait, grâce à des subterfuges de pêche, de jogging, de pique-nique, et avec des permis plus ou moins en règle, retrouver et entretenir une familiarité, compromise par la fermeture du port spécialisé, avec les navires du côté des bassins, et la mer, du côté du large. Une relation dont le « vieux port » n'offre plus qu'une version d'opérette maculée par l'étalage des signes extérieurs de « richesse » à quoi sont trop souvent réduits les « bateaux de plaisance ».

La Digue du large est un ouvrage aux dimensions impressionnantes qui se déploie sur cinq kilomètres d'un seul jet, ligne qu'on a brisée à son tiers pour lui faire épouser le dessin du rivage artificiel. Elle entretient avec le site de la rade, les collines environnantes et les volumes de la ville toute proche un rapport qui l'assimile aux aqueducs romains ou encore aux grandes murailles antiques et, à l'époque moderne, aux barrages, aux mines à ciel ouvert, aux grands canaux... aux réalisations par lesquelles l'homme vient affronter l'espace dans sa dimension géologique, topographique,



Marseille :  
la Digue du large.



immémoriale, pour le contrarier, le contraindre ou l'exploiter. Comme d'autres réalisations portuaires de cette moitié du XIXe siècle, la Digue du large est contemporaine des « grands travaux » urbains qui faisaient dire à Hippolyte Taine : « Marseille est monumentale et grandiose... On tranche et l'on enlève des collines entières<sup>8</sup>. Le Canal de la Durançie passe sur un aqueduc plus vaste que ceux des Romains »<sup>9</sup>.

À son point de développement maximum, le port « urbain », c'est-à-dire, par opposition avec le site de Fos-sur-Mer, les installations situées sur la commune de Marseille, forme un ensemble technico-spatial gigantesque : plus de 400 hectares de plans d'eau, 27 kilomètres de quais, 170 hectares de terre-pleins, 18 môles ou traverses, dont 15 équipés de hangars, 80 kilomètres de voies ferrées, 157 grues<sup>10</sup>.

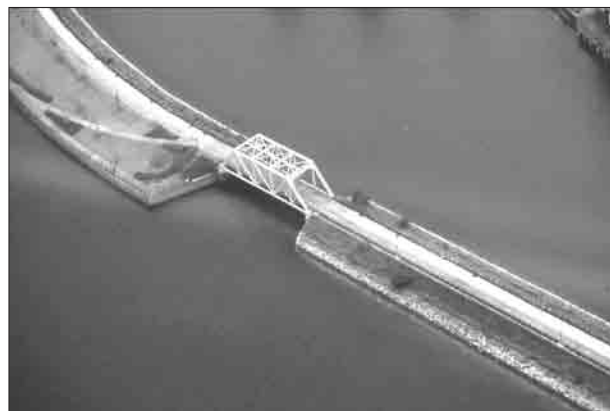
L'établissement portuaire est peut-être le produit artificiel le plus important qu'ait produit la société industrielle occidentale. Le port se trouve, par le fait de ces ouvrages d'art, à la tête d'un patrimoine d'ouvrages d'art dont il n'a pas encore pris la pleine mesure, trop occupé déjà à faire face à une « patrimonialisation » foisonnante de son parc immobilier. Si la Digue du large à Marseille s'est hissée du statut de simple ouvrage technique à celui de monument marseillais, de nombreux autres dispositifs présentent des caractères qui les rendent appréciables pour les citoyens. Par leur



Marseille : la Digue du large (un des bastions).

échelle même, leur morphologie inhabituelle, les passerelles, talus, jetées offrent des occasions de communication avec les lieux, entre terre et mer, entre ville et infini.

La vaste opération de reconversion des terre-pleins abandonnés du port de Yokohama par exemple, n'a pas négligé les potentialités offertes par une mince digue qui, conservée, végétalisée, est devenue un excep-



Yokohama : Minato Mirai.

tionnel parcours « de santé », occasion unique dans la ville de courir, de pédaler ou de marcher longuement entre deux étendues d'eau.

## L'échelle de la réserve foncière ou naturelle

### Dunkerque et Montréal

Lorsqu'on regarde la carte de la région de Dunkerque, on est frappé par la disproportion entre l'espace réservé au port et celui qui est dévolu à la ville. L'espace urbain, si on oublie que la ville concentre et étale les valeurs tandis que le port les répartit et les étale, apparaît comme un modeste appendice d'un territoire industrialo-portuaire démesuré.

Le port, et en particulier le port moderne plus occupé à faire circuler qu'à emmagasiner, est constitué de plus de vides que de pleins, et en cela l'urbanisme portuaire se distingue de l'urbanisme citadin où rues, places, jardins n'ont de sens qu'en relation avec les constructions qu'ils desservent ou accompagnent, et s'éloigne même de l'urbanisme industriel qui bien que largement dimensionné en voies de circulation et en aires de stockage, enferme dans des bâtiments la part essentielle de ses fonctions. Créer du vide, sous forme de terre-pleins, de quais, d'aires d'attente, de réserves foncières, est une préoccupation constante des « portuaires » toujours dans l'attente de nouveaux trafics et toujours dans l'inquiétude de ne pouvoir les recevoir et les garder.

8. L'auteur fait ici référence au percement de la rue impériale, aujourd'hui rue de la République, mais on peut penser aussi à l'arasement des reliefs et contours de l'anse de Château Vert que remodèle à son usage le nouveau port

9. Taine H., *Carnets de voyage*, notes sur la province (1863-1865), cité in Caty R., *Le port de Marseille, 1860-1945*, Marseille, Edisud, 1984.

10. Chiffres empruntés à l'ouvrage *Ports de France*, Mulhouse, (documentation Tridon H.), Ed. Union des Chambres de commerce maritimes et des Ports français et Association des grands ports français, 1956.

François Beguin constate<sup>11</sup> que la société contemporaine ne supporte pas les usages non répertoriés, les «libertés d'usage» de l'espace, libertés dans lesquelles elle ne veut voir qu'une source de désordres et l'amorce d'un ne sait quelles anarchies. Elle s'est donc, dans les banlieues des villes, attachée à transformer le vague des espaces négligés par les promoteurs, en lieux vides, inaccessibles, nettoyés, mis en attente, comme elle le fait en murant les ouvertures des immeubles promis à la démolition. Au terme du processus elle consacre leur stérilité par le «verdissement», le simulacre jardinier. «Le parc, ou l'espace public combinant minéral et végétal, se présente alors comme un moyen de reconquête d'un sol devenu vacant»<sup>12</sup>.

Cette problématique se retrouve, depuis quelques années et avec de plus en plus de force, bien que dans des termes quelque peu différents, au cœur de la gestion et de l'utilisation du domaine portuaire. Grand propriétaire foncier, sous des formes multiples, le port doit, *nolens volens*, faire avec la nature et même faire de la nature, alors que sa tradition le porte plutôt vers des comportements de domination, de neutralisation. Il se trouve confronté à des enjeux environnementaux qu'on ne lui laisse plus le loisir de négliger.

Dans les ports modernes, la «nature» est présente sur le territoire portuaire de différentes manières et sous différentes espèces. Une recherche sur les fonctions «para-portuaires» installées sur le domaine du port, conduite par Sylvestre Segaud sur l'exemple de Dunkerque<sup>13</sup>, a permis de recenser une liste importante d'activités qui utilisent les terrains portuaires sans avoir de relation directe avec l'activité de transport ou d'industrie. La plupart de ces activités, «sauvages» ou seulement tolérées, légitiment leur présence par l'existence de vastes espaces non utilisés ou peu utilisés : les réserves foncières que le port accumule pour ne pas se retrouver, un jour, asphyxié par l'impossibilité d'acquiescer les terrains alentours.

Parmi les activités para-portuaires, on relève l'agriculture, le port donnant en fermage des propriétés de bonne productivité agricole, la chasse, réservée toutefois aux personnels du port, les niches écologiques pour des espèces végétales et animales parfois protégées, les lieux de promenade piétons et même automobiles et enfin les espaces paysagés aux abords des bureaux et des secteurs fréquentés par les passagers. Cet ensemble de terrains au caractère végétal fait du port un acteur décisif dans la restauration et la protection de l'environnement de toute une région et un fournisseur non négligeable d'espaces de loisirs agrestes. Dès lors les décisions qu'il sera amené à prendre ne peuvent plus être référées aux seuls usages portuaires et confinées à l'intérieur de son périmètre foncier. Le port est confronté directement aux échelles de la nature. C'est l'orientation que lui imposent, avec de plus en plus d'exigences, les réglementations euro-

péennes, en particulier celles liées aux objectifs communautaires et internationaux du «développement durable» (norme ISO 1400).

La reconversion des sites portuaires obsolètes, ou considérés comme tels par l'arbitrage des besoins prioritaires entre ville et port, croise tout aussi directement la dimension de la nature. Les premières reconversions historiques, celles de Baltimore et de Boston, au début des années 1960, conservaient, malgré des changements de programmes radicaux, le rapport entre la mer, milieu aquatique, espace des bateaux et de la navigation, et la terre, milieu minéral, lieu des constructions, espace des produits marchands et des hommes. La reconquête des délaissés portuaires se fondait sur un programme urbain de loisirs, de culture et de commerce qui restaurait une centralité pulvérisée, aux États-Unis, par l'externalisation le long des *highways*



Montréal : le vieux-port reconverti.

des activités du commerce traditionnel et la paupérisation des secteurs d'habitat centraux abandonnés aux populations défavorisées qui ne pouvaient pas acquiescer les maisons individuelles des lotissements de banlieue.

Aux années 1960-70 citadines succèdent les années 1980 affairistes avec le modèle des London Docklands qui ne ménage guère de place à la nature, et puis viennent les années 1990 qui voient naître une nouvelle conception de la reconversion des ports abandonnés, moins ludique, commerciale ou spéculative, et plus champêtre. La disponibilité de vastes espaces au contact de l'eau à quelques pas du centre de la ville doit

11. Beguin F., «Vague, vide, vert», in *Le Visiteur*, n° 3, automne 1997, Paris, éditeur Société Française des Architectes, p. 56.

12. Ibid. p. 57.

13. Segaud S., *Les activités para-portuaires du port de Dunkerque*, rapport multigraphié, CETMA-CNRS – Plan Construction et Architecture, 1991.

désormais offrir aux habitants, et en premier lieu aux riverains, des espaces de parc, des lieux de détente et des occasions de contact avec la nature, que le tissu urbain dense avait depuis longtemps bannies.

C'est cette opportunité de renforcer la présence de la nature dans le cœur même de la ville qu'illustre la reconversion du Vieux Port de Montréal. Lorsque, dans les années 1970, le trafic se déplace vers l'aval du Saint-Laurent ou est en partie assuré par d'autres modes de transport, le port de Montréal recompose ses emprises et envisage la reconversion des secteurs les plus au contact du tissu urbain du Vieux Port et de Lachine, sur le modèle alors en vogue du «*Festival Market Place*». Le projet rencontre l'hostilité des habitants. S'engage alors, en conformité avec la tradition de consultation populaire des Canadiens, une longue (15 ans) et intense phase de concertation avec les associations montréalaises qui se conclut en 1986 par une consultation publique. Les habitants du centre-ville mitoyen sont les plus concernés et pèsent fortement sur les choix qui seront faits : la reconversion des bâtiments et espaces du port ne doit pas viser à la création d'un nouveau «*centre*» qui ferait périlcliter le centre existant, les espaces disponibles doivent avoir une vocation paysagère et de loisirs. On trouvera donc peu d'activités urbaines dans le Vieux port reconverti, presque pas de commerce et même une quantité

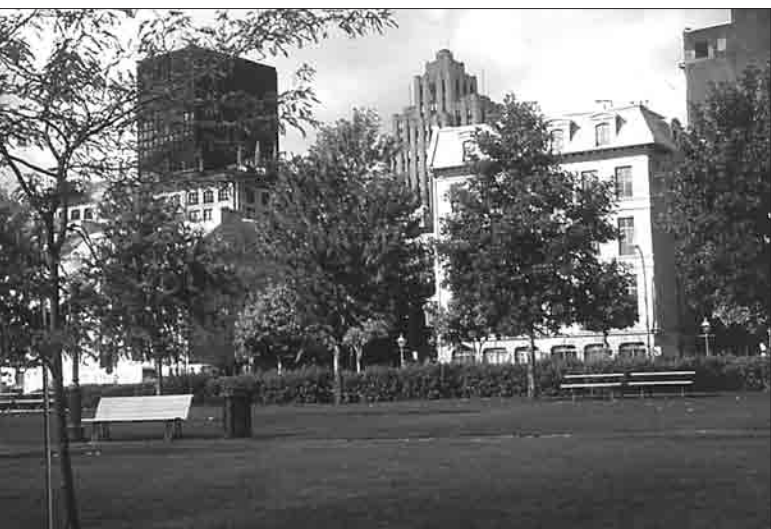
ment utile – parc linéaire agrémenté d'un port de plaisance, davantage parent du parc de La Villette que de ce qu'il fut. Même le rapport avec la ville est traité par un collage entre la ville minérale et le «*port*» végétal, fermement séparés par une rangée d'arbre.

Montréal inaugurerait ainsi une ère nouvelle dans le traitement des espaces portuaires reconvertis, celle de la création *ex nihilo* de parcs urbains. La curiosité pour le patrimoine industriel du port semble faiblir alors que croît l'attente de la production de nature sur des lieux qui avaient tenté de l'oublier ou de la repousser au profit d'une fonctionnalité pure. La nature, dans toutes ses dimensions, de la plus vaste à la plus intime, s'inscrit aujourd'hui comme une des problématiques majeures, objective ou idéologique, des politiques de développement ou de reconversion portuaire.

## Le navire face à la ville

Contrairement à ce que l'on pourrait penser il n'y a pas de relation permanente et directe entre les dimensions de l'installation portuaire et la taille des édifices qui la constituent. Ainsi, alors que le territoire portuaire s'étend presque partout, les sièges majestueux de l'autorité portuaire du XIXe siècle, de Liverpool ou de Montevideo, ont cédé la place aux immeubles plus anonymes du Havre ou d'Osaka. Les gigantesques silos à grains de Chicago ou de Marseille n'ont pas été dépassés en taille. Et la Corderie royale de Rochefort reste encore aujourd'hui, à côté de l'aéroport du Kansai de Renzo Piano ou le Ministère des Finances de Paul Chemetov et Borja Huidebro, remarquable par sa longueur. On continue à rêver des hauteurs du phare d'Alexandrie tandis que le plus grand port du monde, Rotterdam, conserve à ses bâtiments une modestie toute réformatrice.

C'est d'ailleurs peut-être là un des problèmes de la lisibilité de l'espace du port actuel. Les monuments du port royal, grandes portes maritimes ornées, capitaineries prestigieuses, les «*châteaux*» de l'industrie qui représentaient les docks comme ceux de Hambourg ou les sièges des compagnies, les gares maritimes de l'entre-deux-guerres, toutes ces pièces d'architecture singulières, majestueuses, aux dimensions inusitées, se donnaient à voir de loin et tenaient leur rang face aux grands navires qui venaient accoster près d'eux. Aujourd'hui, les ports qui ont su étirer leurs quais, élargir leurs bassins à la dimension des porte-conteneurs et des tankers géants ou des interminables bateaux de croisière n'ont pas su donner aux constructions un gabarit à l'échelle de leurs gigantisme foncier. Même l'outillage se fait plus discret, moins perceptible, en quelque sorte plus volatile, mobile et transparent. Les grands portiques des chantiers navals, pourtant impressionnants lorsqu'ils portent des sections de navire, font moins image que les flèches des grues, les



Montréal : le vieux-port reconverti.

modeste d'espaces fermés. En contradiction avec les discours sur le patrimoine historique que représente le Vieux Port, la pression «*écologique*» aboutit à une reconversion qui tourne le dos, hormis quelques édifices et bassins conservés, à la spécificité même du territoire portuaire. En effet, les terre-pleins, les quais, les voies ferrées abandonnées sont fortement végétalisés au point que le «*Vieux Port*» ressemble aujourd'hui à un banal – bien que tout à fait agréable et certaine-





Nice : ferry dans le port.

mythiques « Delattre et Fouard » à la silhouette brisée par exemple, qui évoquent alors les monstres préhistoriques des livres d'enfants et les redoutables insectes géants des films de science-fiction.

Durant l'entre-deux-guerres, le « mouvement moderne » en Europe avait trouvé dans le paquebot une source d'inspiration essentielle pour fonder la théorie de la « machine à habiter » et élaborer une esthétique nouvelle. Le Corbusier, dès le début des années 1920, tout en s'exaltant devant la « modernité » de l'espace rationné (donc rationnel?) des cabines et la simplicité des coursives du paquebot, attire l'attention des architectes sur le gabarit du navire. Dans le chapitre intitulé « Des yeux qui ne voient pas », de *Vers une architecture*, il consacre quatorze pages aux paquebots, illustrées de pas moins de douze photographies de navires. La plus célèbre d'entre elles confronte, par le moyen du collage, le paquebot Aquitania aux grands monuments de Paris, de Notre-Dame, de l'Arc de Triomphe de l'Étoile, de l'Opéra, de la Tour Saint-Jacques, édifices qui paraissent soudain petits lorsqu'ils sont collés sur l'impressionnant profil noir du navire. Il en conclut :

« Si l'on oublie un instant qu'un paquebot est un outil de transport<sup>14</sup> et qu'on le regarde avec des yeux neufs, on se sentira en face d'une manifestation importante de témérité, de discipline, d'harmonie, de beauté calme, nerveuse et forte.

Un architecte sérieux qui regarde en architecte (créateur d'organismes) trouvera dans un paquebot la libération des servitudes séculaires maudites.

Il préférera, au respect paresseux des traditions, le respect des forces de la nature...

La maison des terriens est l'expression d'un monde périmé à petites dimensions. Le paquebot est la première étape dans la réalisation d'un monde organisé selon l'esprit nouveau ».

Quelques années plus tard, les paquebots disparaissent presque totalement du paysage du port ; les voyageurs au long cours prennent le chemin des aéroports. Exilés loin des centres-villes, mal identifiables avec leurs formes étranges, les navires de fret, en particulier les porte-conteneurs et les tankers, ne réussissent pas à prendre la relève et au cours de ces dernières décennies la présence du bateau s'efface du décor urbain. Le déficit culturel en fut et en est encore considérable pour les villes portuaires.

Le regain de la croisière, que l'on avait trop vite enterrée avec le cadavre du trafic passagers, permet aujourd'hui au port de brandir à nouveau le signe majeur du navire.

Les paquebots de croisière sont d'autant plus visibles que, pour répondre à l'explosion du marché et à la recherche des économies d'échelle nécessaire sur un marché où domine la clientèle modeste, les paquebots n'ont cessé d'accroître leur capacité et leurs dimensions. Si les navires de marchandises restent peu remarquables, plus profonds et larges que hauts, les paquebots de croisière par contre imposent leur masse monumentale aux villes où ils accostent. Paolo Frangiaco note, dans un article publié dans un récent numéro de

14. Proposition tout de même étonnante de la part du « pape » du fonctionnalisme ! mais tout l'ouvrage fourmille de provocations surprenantes mais stimulantes pour qui veut bien les lire... « des yeux qui ne voient pas »...

la revue *Aquapolis* consacré au thème des « Villes flottantes » :

« Les grands navires de passagers ont toujours été définis comme des « villes flottantes ». Cette définition est parfaitement exacte, surtout si l'on songe à la tendance actuelle au gigantisme, aux navires de plus de 100 000 tonnes qui sont en train d'être mis en service, unités de 300 mètres de long qui peuvent accueillir plus de 4 000 personnes, passagers et équipage confondus ».

Le « Carnival Destiny », construit par les chantiers italiens Fincantieri illustre bien cette tendance. Premier navire de passagers à dépasser les 100 000 tonnes, il est irrigué par 3 000 kilomètres de câble, « la distance de Rome à Moscou » précise l'auteur. À un niveau plus modeste, les ferry-boats qui accostent contre la ville, comme à Nice par exemple, « miniaturisent » par leur gabarit tous les édifices urbains, églises comprises. Quant aux plus grandes unités, elles supportent sans ridicule, avec leurs hauteurs équivalentes à 10, 15 étages, le côtoiement des « tours de grande hauteur ».

Le développement rapide de l'activité de croisière conduit les habitants des villes portuaires à intégrer à nouveau dans leur perception des échelles de la ville la présence extraordinaire du bateau. Extraordinaire par sa temporalité qui contraste avec la permanence des édifices immobiliers, extraordinaire par son gabarit, étrange pour les typologies architecturales de la ville.

## Le port accroche la ville à l'échelle du monde

**Claude Prelorenzo** est sociologue, professeur détaché à la recherche à l'École d'Architecture de Versailles. Il y dirige le laboratoire de recherche GRAI (Groupe de recherche sur l'architecture et les infrastructures). Il a été responsable de 1990 à 1995 du programme « Le Port et la Ville » au Plan Construction et Architecture. Il est membre des Comités scientifiques de la revue *Cities on Waters* (Venise) et de l'Association Internationale Villes et Ports. Il est par ailleurs secrétaire général de la Fondation Le Corbusier (Paris).

Le port apporte, tant dans ses édifices, que dans son espace et dans les navires qu'il attire, une expérience du rapport au territoire, fondée sur la grande dimension, qui avait disparu de la culture des citadins et qui refait surface aujourd'hui grâce à l'intérêt porté aux diverses formes de l'architecture industrielle, à l'existence de nouveaux lieux urbains issus de la reconversion de sites portuaires et au retour des paquebots de croisière.

« J'avais peut-être dix-sept ans... et un matin, là, devant le bar, un grand voilier s'est amarré... C'était un trois-mâts franc qui apportait du bois des Antilles, du bois noir dehors et doré dedans, qui sentait le camphre et le poivre. Il arrivait d'un archipel qui s'appelait les Iles Sous-le-Vent... J'ai bavardé avec les hommes de l'équipage quand ils venaient s'asseoir ici; ils m'ont parlé de leur pays, ils m'ont fait boire du rhum de là-bas, du rhum qui était très doux et très poivré. Et puis un soir ils sont partis. Je suis allé sur la jetée, j'ai regardé le beau trois-mâts qui s'en allait... Il est parti contre le soleil, il est allé aux Iles Sous-le-Vent... Et c'est ce jour-là que ça m'a pris »<sup>15</sup>.

**Claude Prelorenzo**

---

15. Pagnol M., *Marius*, 1931, cité in *Le Port de Marseille*, op. cit., p. 140.