



Le musée Guggenheim à Bilbao, une « fleur de titane » pour irradier le cœur de la ville. R. Rodrigues-Malta

Rachel Rodrigues-Malta

UNE VITRINE MÉTROPOLITAINE SUR LES QUAIS

VILLES PORTUAIRES AU SUD DE L'EUROPE

Les transformations des lieux les plus symboliques des façades urbano-portuaires barcelonaise et génoise à l'occasion de l'organisation des Jeux olympiques et de l'exposition internationale Christophe Colomb marquent l'adoption généralisée d'une *waterfront attitude* par les villes de l'Europe du Sud (Rodrigues-Malta, 2001). Alors qu'au cours des deux dernières décennies, les « vides urbano-portuaires » étaient interprétés comme la matérialisation d'un déclin socio-économique en œuvre, ils apparaissent aujourd'hui comme les mues annonciatrices d'une nouvelle croissance. La relance du trafic dans le bassin méditerranéen se confirme : le trafic de croisière connaît un essor remarquable, les marchés asiatiques multiplient les perspectives d'échanges, le mouvement des conteneurs s'accélère et s'accroît. Ces villes ne se situent plus aux marges de l'Europe, mais sont « le cœur » de nouvelles régions en construction qu'elle soit « euroméditerranéenne » pour les unes ou « arc atlantique » pour les autres.

De la reconversion des friches au renouvellement de la ville

La consécration du « renouvellement urbain » par le titre de la loi du 13 décembre 2000 n'est accompagnée d'aucune définition précise du terme. L'expression qui semblait jusqu'alors être réservée aux lourdes interventions dans les quartiers d'habitat social relevant de la politique de la ville désigne, aujourd'hui, tout autant les opérations urbanistiques complexes dans les secteurs urbains plus centraux. Pour qualifier des opérations visant pareillement à la transformation physique et socio-économique des territoires urbains à grande échelle, il est question de « renouvellement » à Marseille, de *renovació* à Barcelone, de *revitalizaciòn* à Bilbao et de *riqualificazione* à Gênes¹.

La dernière génération de *waterfront*²

Plusieurs générations de *waterfronts* peuvent être distinguées (Chaline, 1994 ; Marshall, 2001). La première génération, illustrée par les opérations d'*Inner*

Harbor à Baltimore ou d'*Union Wharf* à Boston au cours des années 1970, regroupe des interventions dont la finalité vise essentiellement à reconquérir une centralité perdue. À partir de la reconversion physique et fonctionnelle des emprises des ports anciens, il s'agit de lutter contre la désertification et la dégradation du cœur des villes en les dotant de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaires. Ces réalisations prennent aussi valeur de manifeste contre l'étirement infini de l'espace urbain de la ville nord-américaine et contre la rénovation urbaine selon les dogmes de l'urbanisme moderne alors vigoureusement dénoncés³.

L'opération des Docklands de Londres, initiée à la fin des années 1980, est représentative d'une seconde génération de *waterfronts* où les objectifs poursuivis concernent tout autant la requalification physique de vastes territoires que la reconversion de la base économique locale. À Londres, les quelque 2000 ha de friches portuaires au cœur de la ville sont considérés comme une véritable opportunité foncière pour le développement de grandes opérations d'immeubles de bureaux, la création de zones d'entreprises dotées de nombreux avantages fiscaux et la création d'un nouveau parc de logements haut de gamme. Cette expérience qui repose largement sur le dynamisme du marché immobilier, devient ainsi, pour un temps, une référence majeure pour les autres villes portuaires européennes. En Italie, par exemple, les premières

1. Nous nous référons au titre des différents documents d'urbanisme guidant la transformation de ces villes.

2. Nous empruntons ici le titre du n° 3-4 (1999) de la revue *Aquapolis*, numéro coordonné par R. Bruttomesso et publié par le Centre international Città d'Acqua.

3. On rappellera le plaidoyer de Jane Jacobs contre la rénovation urbaine des centres des cités nord-américaines dans son ouvrage 1961 (1991 pour la traduction française), *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège, Pierre Mardaga.

interventions sur les espaces industrialo-portuaires concernent la construction de quartiers d'affaires comme l'illustrent le centre directionnel de San Begnino à Gênes et le centre directionnel de Naples. Les premiers projets pour la transformation du secteur de la Joliette à Marseille sont eux aussi fortement conditionnés par cette aspiration au « tout tertiaire ».

Barcelone, Bilbao, Gênes et Marseille, en dépit du degré d'avancement variable des opérations sur les quais participent à l'émergence d'une nouvelle génération. Le terme de friche convient mal pour qualifier les liens unissant ces villes à leurs ports. Certes, les espaces urbano-portuaires y sont communément ponctués par des fractures singulières. Toutefois, l'inventaire des emprises et des équipements promis à la reconversion n'offre rien de comparable avec les situations britanniques et étasuniennes. Dans le contexte de l'Europe du Sud et plus particulièrement en Méditerranée, la topographie de l'espace littoral a le plus souvent généré une forte compression de la ville sur le rivage et n'a généralement pas permis au port de se développer autrement que par le recyclage permanent des emprises portuaires existantes. Aussi, le découplage prend-il davantage la forme d'une densification de l'interface, de la construction d'une épaisseur que les logiques divergentes de la ville et du port ont contribué à rendre opaque et stérile (Guillermin, Hagège *et al.*, 1994). Les opérations de reconversion s'y caractérisent donc par leur taille contenue et des objectifs visant moins la production d'une nouvelle pièce urbaine unitaire que la recherche d'une nouvelle articulation entre l'espace portuaire et la ville. Selon ce scénario, le *waterfront* est alors promis à fonctionner comme une vitrine où seront mises en scène les « potentialités », « les singularités », les « modernités » de ces villes portuaires aspirant au titre de « vraies » métropoles européennes.

Design décisionnel

Projetées à l'échelle métropolitaine les opérations de reconversion sont des actions de grande envergure qui exigent d'importants investissements financiers et impliquent de nombreux acteurs aux logiques le plus souvent divergentes. La négociation et la recherche du consensus constituent ainsi une étape préalable importante du processus de mise en œuvre.

Des autorités portuaires plus volontaires

Les ports sont les lieux d'une mutation permanente, et sont soumis aux rythmes imprévisibles de la vie maritime internationale. Si pour certains, l'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Fos a été damné⁴, la grande entreprise de Gioia Tauro, après 25 années d'échecs et de gaspillage, connaît aujourd'hui une miraculeuse rédemption⁵. De la même façon, les ports de Barcelone, de Gênes ou de Mar-

seille pouvaient-ils prévoir, il y a 10 ans encore, le spectaculaire essor du trafic de croisière dans le bassin méditerranéen ? Dans l'incapacité de prévoir quelle sera l'évolution du trafic dans une décennie, les autorités portuaires se montrent toujours réticentes à l'idée de se défaire définitivement d'une partie de leur patrimoine foncier sous-utilisé. À Marseille et à Bilbao, les premiers projets formulés par les acteurs locaux pour le réaménagement des emprises portuaires obsolètes se sont ainsi heurtés au refus catégorique des autorités portuaires. Ces espaces deviennent alors les lieux symboliques de l'affrontement de deux logiques distinctes et antagonistes : d'un côté, une ville qui avance des arguments « citoyens » en termes de cadre de vie, d'exigences sociales et qui plaide en faveur « d'un port urbain » ; de l'autre, un agent économique puissant, tourné vers le marché et la compétition économique, qui crée richesse et emplois.

Sur le pourtour méditerranéen, la reconversion du vieux port de Barcelone en « port urbain » constitue un temps fort dans l'histoire contemporaine des rela-



Barcelone, vue du port de commerce et du terminal de croisière depuis la colline de Monjuïc.

tions entre villes et ports. En 1988, dans le cadre des avancées de la jurisprudence espagnole en matière d'aménagement portuaire⁶, l'autorité portuaire prend l'initiative de la rédaction du plan d'aménagement des

4. Dans l'ouvrage, *La damnation de Fos*, B. Paillard (1981, Seuil, Paris), analyse les raisons de l'échec du « pôle de croissance » marseillais.

5. Contre toute attente, le port du complexe sidérurgique mort-né, est aujourd'hui le premier port conteneur de la Méditerranée et l'un des principaux ports mondiaux consacrés à l'activité de transbordement.

6. Ces assouplissements juridiques ont été confirmés en 1992 par la « Loi des ports de l'État et de la marine marchande ». Cette loi établit ainsi la nécessité d'une coordination entre les administrations compétentes en matière d'aménagement du territoire, à savoir les Communautés autonomes, les municipalités et les autorités portuaires. À cette fin, elle accorde aux ports les compétences pour l'élaboration d'un plan d'aménagement portuaire soumis à l'approbation des instances municipale et régionale, et autorise également la désignation d'une « zone de services » réservée aux activités complémentaires de la fonction portuaire tels les équipements culturels, de loisirs et d'exposition.

55 hectares du *Port Vell* qui sera approuvé en juin 1989. La mise en œuvre de l'opération et sa promotion commerciale sont confiées à la *Gerencia urbanistica Port 2000*, structure créée par le port et dotée d'une personnalité juridique propre. Le projet élaboré par l'autorité portuaire, résolument tourné vers la mise en valeur commerciale et jugé peu respectueux de la singularité du lieu, a d'ailleurs fait l'objet de vives critiques de la part des acteurs locaux. Cependant, l'accord donné par les institutions municipale et régionale pour la mise en œuvre d'une opération sacrifiant quelque peu l'intérêt général à celui de la rentabilité économique⁷ témoigne ici du pragmatisme des décideurs locaux et de l'art du compromis. Aussi, si les assouplissements juridiques introduits par la loi de 1992 ont facilité la réalisation de l'opération *Port Vell*, il convient également de ne pas sous-estimer les particularités locales en matière de politiques urbaines. À Barcelone, la « complicité » établie entre les milieux politiques, économiques et sociaux (Ferrer, 1998) participe de cette attitude que de nombreuses villes portuaires de l'Europe du Sud s'efforcent aujourd'hui d'adopter.

En Italie, dans le cadre de la réforme de la législation portuaire (loi n° 84/1994), les nouvelles autorités portuaires⁸ ont été invitées à réviser leur position hégémonique avec une obligation de se doter d'un *piano regolatore portuale* (PRP). Désormais, il ne s'agit plus d'établir une simple liste de travaux et de dépenses à effectuer mais d'élaborer un véritable schéma d'aménagement en concertation avec la ville, document qui sera ensuite évalué par les ministères de l'Environnement et des *Beni culturali* avant d'être définitivement approuvé par la Région. Dépasser les conflits et les antagonismes s'avère néanmoins délicat si l'on considère qu'en 2003, seul le port de Gênes était en possession d'un tel document. Après une première expérience de partenariat pour l'organisation de l'Exposition internationale Christophe Colomb en 1992 sur la partie est du *Porto Vecchio* (Rodrigues-Malta R., 1996), c'est de façon conjointe et interactive que la ville et le port de Gênes ont entrepris la rédaction des plans régulateurs du port et de la commune. En 1996, pour l'élaboration de son nouveau document, l'autorité portuaire crée « l'Agence du plan », structure qui associe les techniciens du port, de la ville et de la Région, les facultés d'architecture, d'économie et de droit. Quatre consultants internationaux (M. Smets, R. Koolhaas, M. Sola-Morales, B. Secchi) sont invités à animer les réflexions et à développer des scénarii de développement sur des zones urbano-portuaires spécifiques (Port de Gênes, 1999). Après évaluation par les ministères compétents, le PRP a été définitivement approuvé par la Région en juillet 2001. C'est dans le cadre de ce nouveau document qu'est aujourd'hui activement poursuivie la reconversion du vieux port avec, notamment, la programmation d'un

R. Rodrigues-Malta



Gênes, Ripa Maris.

nouveau pôle culturel et récréatif dans le secteur Darsena-Ponte Parodi, haut lieu de la célébration de « Gênes, capitale européenne de la culture 2004 ».

Décider et agir ensemble

À la clef des opérations de reconversion des sites portuaires, on tend à retrouver le plus souvent la présence d'organismes spécifiques chargés non seulement de la maîtrise d'ouvrage mais aussi et surtout de la coordination entre les diverses échelles institutionnelles et les acteurs privés. La formule la plus souvent retenue est celle d'une structure de nature consortiale regroupant, selon des modalités variables, l'État, les pouvoirs locaux et le/les propriétaires fonciers majoritaires. Que les interventions concernent un périmètre déterminé ou l'ensemble du territoire métropolitain, il s'agit dans tous les cas d'institutionnaliser un partenariat public-public capable d'apporter quelques garanties sur les investissements réalisés par le secteur privé.

À Bilbao, la société *Ria 2000*, société de droit privé créée à l'initiative du ministère des Travaux publics, est à ce titre exemplaire. Sa fonction essentielle est celle de coordonner le processus de revitalisation à l'échelle de la métropole, de planifier et d'aménager les terrains qui sont ensuite revendus. Mais son rôle est éga-

7. *Port Vell* accueille 18 millions de visiteurs par an, concentre 4800 emplois (dont 2600 emplois créés) et dégage un volume économique brut avoisinant les 456 millions d'euros (source *Gerencia Urbanistica Port 2000*, Bilan 1998).

8. Les autorités portuaires se substituent désormais aux anciens *Consorti autonomi portuali* et *Enti autonomi*. Cette nouvelle dénomination marque l'évolution des compétences qui leur sont accordées, désormais limitées à la programmation, à la coordination, à la promotion et au contrôle des opérations portuaires aujourd'hui exclusivement gérées par les « terminalistes » privés.

lement celui d'assurer la médiation entre les nombreux acteurs politiques et administratifs impliqués dans l'entreprise et de parvenir ainsi, à dépasser les éventuels blocages politiques, juridiques et techniques. À cette fin, le conseil d'administration de *Ria 2000* est composé également par l'État et par les collectivités territoriales basques. Le président est le maire de Bilbao et le vice-président est un représentant du ministère des Travaux publics. D'autre part, toutes les décisions sont votées à l'unanimité. On notera que l'État intervient surtout comme un médiateur, exerçant une pression sur les grands agents économiques publics tels que le port ou les compagnies de chemin de fer pour qu'ils cèdent aux institutions locales les terrains inutilisés. Il est clair que la coopération qu'institue *Ria 2000* repose davantage sur des règles du jeu communément élaborées que sur de réelles obligations financières et juridiques. L'efficacité de la formule décisionnelle et opérationnelle est certaine si l'on considère l'envergure des transformations opérées en moins d'une dizaine d'années. Aussi, cette expérience tend-elle à être reconduite par d'autres villes espagnoles pour la réalisation d'opérations plus ou moins similaires (Madrid et Valence).

La situation marseillaise se distingue très nettement de la situation basque par le rôle prépondérant tenu par l'État, avec la création d'un établissement

depuis la décentralisation, le rôle de l'État s'est essentiellement limité à celui « d'animateur », (Donzelot, Estèbe, 1999). Face à l'ampleur de la crise socio-économique et aux forts blocages politiques locaux qui ont participé à plonger la ville dans l'immobilisme, il semblerait que l'État ait choisi de redevenir « décideur » pour insuffler cet « esprit d'entreprise » qui fait défaut à la ville. À moins que Marseille ne soit aujourd'hui le laboratoire d'une nouvelle expression étatique entre interventionnisme et « laissez faire » ?, (Bertoncello, Rodrigues-Malta, 2001). Quoi qu'il en soit, la contrepartie de cette pratique est incontestablement un dessaisissement des prérogatives des collectivités locales puisque l'EPAEM a tout pouvoir décisionnel pour mener l'opération sur les 310 hectares du périmètre de l'opération. Dans les textes et les discours, le positionnement des différents acteurs est clairement énoncé : « l'opération, soutenue par l'Europe, est conduite par l'État en partenariat avec les collectivités locales », (EPAEM, 2000). Toutefois, si l'on considère le rythme excessivement lent de la reconversion, on peut s'interroger sur la valeur de ce partenariat dans un contexte où chaque acteur verse inmanquablement dans une sur-mise en scène de ses prérogatives et où la ville se transforme à partir de « coups »... souvent trop vite partis. La prétention, éconduite, de Marseille au titre de ville d'accueil de la Coupe de l'Amérique, avec les propositions de la municipalité et du port de développer une infrastructure adéquate sur le môle J4, en lieu et place des grands projets d'équipements culturels et récréatifs portés par l'établissement public, est à ce titre riche d'enseignement sur la grande diversité des convictions locales en matière d'intérêt national et euroméditerranéen de l'opération !

Une indispensable implication du secteur privé

Les opérations de réaménagement des espaces portuaires et, plus particulièrement, celles conduites au Royaume Uni, ont largement alimenté le discours sur le partenariat public-privé. La participation des banques, des promoteurs et des entreprises de construction dans les opérations devient un véritable enjeu, perçue comme un élément décisif pour l'avenir de la ville. Précisons, toutefois, que la récession du marché immobilier survenue au début des années 1990 a remis en question les arguments en faveur d'une approche trop libérale, et conduit les développeurs privés à demander une planification urbaine plus volontaire, apte à garantir leurs investissements (Ascher, 1995). À Bilbao et à Marseille, la régénéra-



Marseille, cathédrale de la Major. Après la mise en tunnel des voies rapides qui ceignent l'édifice, le parvis de la cathédrale de la Major doit être aménagé en balcon sur la mer.

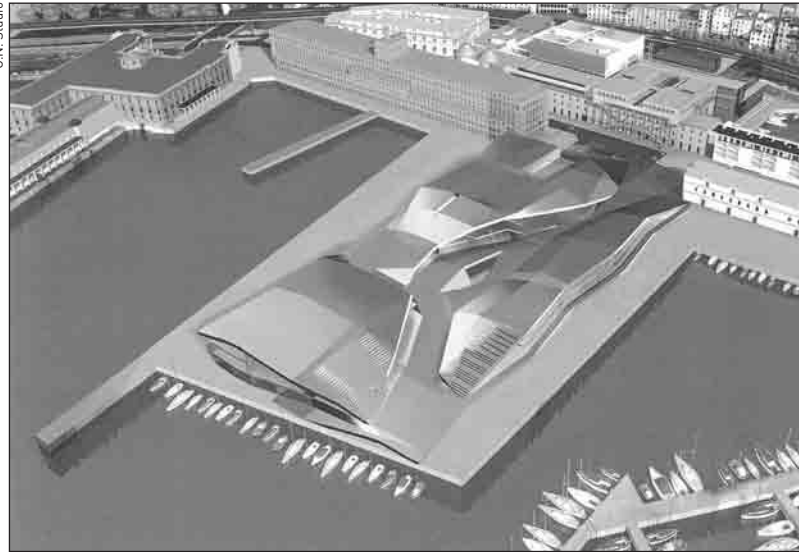
public d'aménagement (EPAEM) pour la conduite de l'opération *Euroméditerranée*, labellisée « opération d'intérêt national ». La formule ne présente certes rien de bien innovant en France si l'on considère la longue tradition pour l'État de garantir le sens de l'intérêt général des grandes opérations urbanistiques. On peut néanmoins s'interroger sur cette prise de contrôle de la transformation marseillaise dans un contexte où,

9. Cette association, créée en 1991, à l'initiative des collectivités locales, regroupe une centaine de partenaires économiquement ou culturellement intéressés par l'aboutissement de la politique de revitalisation de l'aire métropolitaine. Elle est présidée par le vice président d'une grande compagnie d'électricité.

tion des berges est entièrement rattachée à l'initiative publique. Le secteur privé est tenu à l'écart de toute décision de programmation et son implication se limite à l'acquisition foncière et à la construction immobilière. Il est néanmoins important de souligner que le partenariat public-privé dans les reconversions d'espaces portuaires ne regarde pas seulement l'investissement financier. Il concerne également le recours à un savoir-faire détenu par le secteur privé qui intervient par le biais des consultations ou des aides méthodologiques apportées aux collectivités publiques notamment en matière de marketing urbain. Ainsi, le gouvernement basque et la province de Biscaye ont-ils eu recours aux compétences du groupe multinational Andersen Consulting pour la définition des grands axes du « Plan stratégique pour la revitalisation de l'aire métropolitaine de Bilbao ». C'est également à l'association *Metropoli 30*⁹ qu'incombe la promotion de la métropole basque auprès des investisseurs étrangers par le pilotage de nombreuses actions de communication. Cette association assure également le contrôle de la « revitalisation » de l'aire métropolitaine par la commande d'études socio-économiques prospectives et évaluatives, d'analyses comparatives et de recherches méthodologiques¹⁰.

L'opération génoise présente, quant à elle, une nouvelle figure du partenariat public-privé. Dans le secteur urbano-portuaire de la Darsena, le développement du nouveau pôle associant musée et universités relève entièrement de l'initiative et de l'investissement public. Inversement, la société *Porto Storico*¹¹, en charge de la gestion du site des *Colombiane* et de la poursuite de la reconversion de l'arc portuaire historique, s'en remet entièrement aux compétences du secteur privé lorsqu'il s'agit de produire un événement destiné à mobiliser l'attention de la communauté internationale. Dans un premier temps, ce sont les architectes qui seront consultés avec, en mai 2000, l'ouverture d'un « concours international d'architecture et de programmation de destination d'usage ». L'intitulé du concours, *Création d'un pôle d'importance internationale avec des contenus culturels et ludiques au service de la ville de Gênes*, a tenu lieu de programme. En dépit de la demande expresse formulée par la maîtrise d'ouvrage, cette consultation n'a pas généré d'autres réponses programmatiques qu'une série de créations architecturales aux écritures des plus éclectiques (Carnaveli, Delbene *et al.*, 2003) ; le projet « hypermoderne » de l'équipe néerlandaise U N Studio a été déclaré lauréat. Dans un deuxième temps, ce sont les promoteurs privés qui sont mis en concurrence, avec la sélection du promoteur français Altarea dont le concept de *fun shopping*, déjà testé avec succès dans l'opération Bercy Village à Paris, a été jugé comme le plus à même d'assurer la réussite du projet en termes de fréquentation et de rentabilité économique. À Gênes, les modalités du partenariat public-

U.N. Studio



Gênes, Ponte Parodi. Une « Place de la Méditerranée » sur le môle Ponte Parodi projetée par l'équipe hollandaise U.N. Studio (Van Berckel & Bros). En arrière-plan, la Darsena actuellement reconvertie en pôle universitaire et culturel.

privé dans la reconversion du vieux port sont ainsi considérées au cas par cas, avec l'abandon d'une idéologie selon laquelle l'intervention du privé serait inéluctablement menaçante pour l'intérêt général. La méthode de *financing project* adoptée ici par la société *Porto Storico* permet de laisser libre cours à la créativité de l'investisseur (150 millions d'euros) tandis que le choix de la production architecturale et urbaine relève du choix exclusif de la sphère publique.

Adhésion citadine plutôt que participation de la population

Tandis qu'il est question – du moins dans les discours – de la participation de la population dans les transformations opérées dans les quartiers en marge du port avec la création de structures d'accompagnement en matière de logement et d'emploi, c'est en termes d'adhésion qu'est abordée l'implication de la société civile dans la reconversion des sites proprement portuaires. Il s'agit, dans tous les cas présentés ici, de donner « l'illusion »¹² à la population de sa prise

10. Voir par exemple, *Metropoli 30*, (1997), *Comparacion del Bilbao metropolitano con metropolis de Francia, Canada y Japon*.

11. Il s'agit de l'équivalent d'une société d'économie mixte, regroupant la municipalité (51 % des parts), la chambre de commerce (39 %) et le port (10 %). Pour des raisons évidentes d'efficacité lors des prises de décisions, le conseil d'administration a été restreint à 5 membres. La gestion a été confiée à un ancien dirigeant de la grande industrie sucrière.

12. Le terme n'est pas trop fort si l'on considère que dans tous les cas, les projets de reconversion s'appuient davantage sur les composantes internationales que sur celles locales et régionales. Les emplois de services liés au développement du tourisme urbain et aux activités de bureau semblent être la seule forme du développement économique accessible aux populations locales.

en compte dans l'entreprise grâce à une diffusion massive de lettres et de plaquettes d'un optimisme débordant : arrivée de grands investisseurs, création d'emplois, innovation architecturale et amélioration du cadre de vie, mémoires et identités préservées, instauration du dialogue avec les habitants du secteur en sont les thèmes principaux. Ces pratiques de marketing, visant certes à la mobilisation mais également à la prévention d'éventuels conflits, ne conduisent au final à l'instauration du dialogue qu'avec la fraction la plus intellectuellement ou économiquement avertie de la population (Bonnet, 1997).

La métropole les pieds dans l'eau

Que ce soit à Barcelone, Bilbao, Gênes ou Marseille, les friches portuaires sont ainsi proposées, au gré de la conception et de la mise en œuvre de grands projets architecturaux et urbains, comme des lieux où se mesurent les capacités du milieu local à s'adapter, anti-



R. Rodrigues-Maita

Marseille, Môle J4. Un aménagement de préfiguration dans l'attente du musée des civilisations européennes et méditerranéennes.

ciper, innover même s'il est clair que les stratégies des uns sont le plus souvent réappropriées par les autres. Dans le panorama sud-européen, après l'élection de Barcelone au titre de « Poisson pilote », c'est au tour de Bilbao d'être élevée au rang de « Mecque de l'urbanisme » et d'être donc désignée comme « l'exemple » à suivre¹³.

Une démarche de projet urbain

L'observation de la scène internationale en matière de recomposition urbano-portuaire permet de remarquer un contraste étonnant entre les projets composés à gestion fragmentaire et les actions unitaires raisonnées à l'échelle des vieux bassins voire à l'échelle de la ville portuaire. Les grandes transformations des *waterfronts* nord-américains se présentent ainsi

comme une somme de projets autonomes dont la cohérence est assurée par une représentation commune des acteurs quant à la vocation ludique des sites d'intervention. En Europe du Sud, les opérations attestent au contraire d'une préférence pour une formulation d'ensemble conduite dans une démarche dite de « projet urbain ».

Le projet urbain, mot-clef de l'urbanisme européen contemporain, fonctionne désormais comme un « passe », apte à déverrouiller les situations urbaines les plus délicates. Il désigne des opérations très disparates, allant de la composition urbaine (projet de forme) à une action politique concertée pour un redéveloppement socio-économique en appui sur une opération urbaine d'envergure. La variété des démarches adoptées peut-être illustrée par la comparaison des villes de Barcelone et Marseille.

À Barcelone, dès le début des années 1980, la municipalité entreprend une requalification globale de la ville à partir d'une multitude d'interventions urbanistiques de petite envergure portées par les comités de quartier. La démarche change de rythme lorsque Barcelone est désignée pour accueillir les jeux Olympiques de 1992. L'organisation de la manifestation apparaît alors comme une opportunité pour entreprendre une restructuration à grande échelle en appui sur la création/requalification de zones dites de centralité, le développement des infrastructures de transport, le tout encadré par un plan stratégique associant de nombreux représentants de la société civile. Dans ce scénario, la reconversion de Port Vell et la mise en valeur du littoral barcelonais répondent à un des objectifs prioritaires définis par le plan stratégique à savoir ouvrir la ville sur la mer. Aussi, la médiocrité architecturale de l'opération n'altère en rien la réussite du travail de « régénération urbaine » réalisé à l'échelle de la métropole et se trouve largement minimisée par la qualité des liens tissés entre vieux port et centre historique. Rappelons ici que *Port Vell* accueille chaque année quelque 18 millions de citoyens et de touristes.

La démarche adoptée par Marseille est très différente de celle observée à Barcelone : elle se cantonne au périmètre central de 313 hectares, supposé fonctionner comme « un accélérateur de métropole ». À l'échelle des quartiers, le projet urbain désigne des interventions proposant de résoudre par effets d'entraînement ce qui n'a pu être résolu par le traitement spécifique des dysfonctionnements les plus visibles¹⁴. Plus qu'un « projet de forme » ou « qu'un projet de

13. On se réfère aux propos exposés dans la revue *Projet urbain* de la DGUHC du ministère de l'Équipement.

14. Il est en effet utile de rappeler que la batterie des procédures opérationnelles (OPAH, PRI, ZPPAUP, etc.), déployées depuis plus de 20 ans dans les quartiers du centre-ville, n'ont pas su produire les effets escomptés.



Marseille, maquette du projet lauréat de Rudi Ricciotti pour le musée des civilisations européennes et méditerranéennes.

ville», *Euroméditerranée* est érigé avant tout en « projet de positionnement territorial » (Bertoncello, Rodrigues-Malta, 2003). L'idée défendue par l'EPAEM dans l'exercice de reconversion de la frange urbano-portuaire est celle de la mise au point d'un « urbanisme de processus », soit « un urbanisme qui agrandisse le monde des possibles, en dépit des incertitudes et de l'impression d'inachèvement... », (Guenod, 2002). Si la flexibilité constitue désormais une qualité de la planification quasi unanimement reconnue par les professionnels de l'urbain, elle n'en comporte pas moins certaines limites auxquelles se heurte aujourd'hui l'opération marseillaise : un temps d'action mal maîtrisé, des objectifs affaiblis par les événements et au final, une perte de visibilité des transformations et de crédibilité dans le « renouvellement » annoncé.

Vers une collection d'objets architecturaux

Aujourd'hui, il semblerait que le *waterfront* version « total look », tel qu'il a été réalisé à Barcelone selon le développement d'une série d'activités culturelles, récréatives et commerciales associées à de grands espaces publics, ne soit plus de mise. Une tendance plus récente serait celle du choix de l'accessoire urbain ou architectural perturbateur apte à contredire l'existant sans pour autant renier son style. La méthode retenue, hier à Bilbao et aujourd'hui à Marseille, est celle d'équiper le train de la transformation d'une puissante locomotive de type grand équipement culturel dont l'audace architecturale constituera un véritablement événement. La fonction culturelle est aujourd'hui perçue par ces villes comme une des fonctions les plus qualifiées pour redynamiser et diversifier la base de l'économie locale (Scott, 1999) grâce, notamment, aux liens étroits qu'elle entretient avec le tourisme et à la visibilité internationale qu'elle est susceptible de garantir. À ce titre, le musée Guggenheim, au-delà de sa valeur de catalyseur dans la transformation du secteur urbano-portuaire d'Abandoibarra et de sa contribution inestimable à la consolidation de l'infrastructure culturelle métropolitaine, est aussi pragmatiquement présenté par les institutions publiques basques comme un grand projet économique. Avec

un nombre annuel de visiteurs d'environ 1,2 million, un impact sur l'emploi évalué à la création de 3816 postes, un effet positif sur la fréquentation hôtelière dont le taux moyen atteint les 80 % en semaine et les 100 % les jours fériés, plus qu'une « dépense », le musée est un véritable « investissement »¹⁵... voire un véritable « centre d'affaires »¹⁶!

À Marseille, l'EPAEM et les collectivités locales ont opté pour un même scénario et retiennent la fonction culturelle comme moteur de la transformation de l'interface urbano-portuaire sur laquelle se concentrent aujourd'hui toutes les attentions. La section de 110 hectares qui s'étire sur 2,7 kilomètres entre le Fort Saint-Jean et le secteur d'Arenc est ainsi appelée à accueillir la *Cité de la Méditerranée*, soit la programmation d'une prestigieuse infrastructure culturel-récréative : un Musée des civilisations européennes et méditerranéennes (MUCEM), une Villa (version régionale de la Villa Médicis), un centre de la mer, une gare maritime polyvalente, une salle de spectacle, la construction de commerces, d'hôtels, de piscines, etc. Au nord, dans le secteur d'Arenc, le silo à céréales, hier promis à la démolition, est aujourd'hui réinterprété pour accueillir une salle de spectacles, un « café de la musique », des bureaux et un parking. Le môle J3, reconfiguré, accueillera prochainement la nouvelle gare maritime réservée au trafic des lignes ferries Corse et Maghreb. Au terme d'un concours international d'architecture¹⁷, en 2008, le môle J4, d'une superficie de 5 ha, devrait accueillir le MUCEM, équi-

15. Dans l'article, « Le musée Guggenheim : un investissement et non une dépense » (*Projet urbain*, n° 23, 2001), I. Areso, adjoint à l'urbanisme de la commune de Bilbao, démontre que l'investissement de 312,22 millions d'euros pour la réalisation du musée devrait être amorti dans un délai de quatre années. Il souligne également que le musée a généré un nombre d'emplois supérieur à celui des anciens chantiers navals qui occupaient, à la date de leur fermeture, soit 2600 personnes.

16. Tels sont les propos tenus par J. Ramon, artiste basque, dans le documentaire « Le musée Guggenheim : une merveille pour Bilbao » réalisé par A. Lisen, Film Arte, 2000.

17. Les équipes de S. Holl ; R. Koolhaas, Z. Hadid, R. Ricciotti, A. Bruno, P. Berger, PL Faloci, et T. Williams ont été autorisées à concourir. C'est le projet de l'équipe de R. Ricciotti qui a été retenu.

pement proposé par l'EPAEM comme fleuron de la transformation.

Le futur des villes portuaires de l'Europe du sud semble aujourd'hui dépendre de la capacité des acteurs locaux à mobiliser les grands architectes dont la « griffe » garantira « la distinction » revendiquée. Cette production d'équipements culturels à la signature instantanément identifiable entraîne évidemment une série d'interrogations relatives à la nature de la « culture » mise en avant et à l'identité locale revendiquée. Les nouveaux équipements développés sur les quais sud-européens qu'ils soient musées, centres d'art ou cités des sciences, entremêlent selon des compositions variées, art-connaissance-commerce-loisir selon le concept des centres de loisirs urbains nord-américains. Aussi, au regard des liens toujours plus étroits qui unissent la fonction commerciale et la fonction culturelle, la question est de savoir si ces développements, plus qu'expression d'une « muséalisation du monde », ne correspondent pas davantage à une certaine « californisation de l'occident » (Guilbault, 2002). Quant à l'identité revendiquée, il s'agit de mettre en scène une identité toujours unique et singulière, récusant les traitements standards et banalisés mais qui, dans tous les cas, doit en même temps posséder de fortes résonances mondiales. Aussi, en dépit du rejet par les aménageurs et les élites locales du modèle de *waterfront* anglo-saxon et de sa collection d'équipements de loisirs et de *shopping malls*, il semblerait que les villes portuaires sud-européennes soient, elles aussi, désormais vouées à représenter la culture sous ses formes les plus honorables mais également les plus marchandes.

Le style architectural global

Les grandes opérations de reconversion des ports anciens peuvent être assimilées à de grandes entreprises de séduction. Au-delà des réponses urbanistiques apportées aux dysfonctionnements des secteurs d'intervention, se construit une image de ville attractive et donc internationale. Aussi, si « renouvellement urbain » il y a, la pratique doit être très nettement distinguée des actions aujourd'hui conduites sur les parties plus anonymes de la ville. En effet, on ne peut ignorer comment le contenu social des programmes de reconversion se limite, tout au plus, à la mise en valeur du patrimoine portuaire, la préservation de la mémoire collective... quand la mixité sociale invoquée ne rime pas avec gentrification du secteur !

Il y a quelques années encore, pour les villes portuaires, la quête de la modernité passait par la construction d'immeubles de bureaux étincelants ou bien encore par le développement de parcs technologiques, réalisations perçues alors comme les symboles de l'entrée de ces cités dans l'âge post-industriel. On s'aperçoit qu'il ne s'agissait peut-être que de projections d'une ville du XXI^e siècle encore façonnées par le prisme du fordisme. Dans les images actuellement produites, la ville « très contemporaine » n'est plus la ville du travail aussi tertiarisé soit-il mais une ville esthétiquement sophistiquée avec une offre diversifiée d'activités culturelles et de loisirs. Au style architectural et urbain international de l'ère industrielle succède désormais un style « global » dont les qualités résident moins dans la rationalité des réponses apportées que dans leur capacité à générer de la surprise et de l'émotion.

Rachel Rodrigues-Malta

RÉFÉRENCES

- Ascher F., (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
- Autorità portuale di Genova, (1999), *Porto, piano, città. L'esperienza di Genova*, Milan, Skira.
- Bertoncello B., Rodrigues Malta R., (2001), « Euroméditerranée : les échelles d'un grand projet de régénération urbaine », in Donzel A. (dir.), *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Paris, Maison-Neuve et Larose, pp. 405-420.
- Bertoncello B., Rodrigues Malta R., (2003), « Marseille versus Euroméditerranée », *Annales de géographie*, n° 632, pp. 424-436.
- Bonnet M. (dir.), (1997), *L'élaboration des projets architecturaux et urbains en Europe*, vol. I « Les acteurs du projet » et vol. II « Les commandes architecturales et urbaines », Plan construction et architecture, Paris, MELT.
- Carnaveli G., Delbene G., Patteev V. (dir.), (2003), *Genova. Futures*, Rotterdam, Nai Publishers.
- Chaline C. (dir.), (1994), *Ces ports qui créent des villes*, Paris, L'Harmattan.
- Ferrer A., (1998), « Le modèle barcelonais existe-t-il ? », *Projet urbain*, n° 14, Paris, DGUHC, Ministère de l'équipement et du transport, pp. 13-16.
- Guénod J.-M., (2002), « D'une identité signifiée à une identité ressentie, le pari de la Cité de la Méditerranée à Marseille », *8^e conférence internationale des villes portuaires*, Dalian 22-25 octobre 2002, actes à paraître, Association internationale Villes et Ports, Le Havre.
- Guilbault S., (2002), « Muséalisation du monde ou californisation de l'occident ? », *Université de tous les savoirs : L'art et la culture*, vol. 20, Paris, Odile Jacob, pp. 153-171.

Guillermin B., Hagège C *et al.*, (1994), *Le port dans la ville : données d'une osmose. Éléments d'une géographie des paysages et des territoires portuaires*, Marseille, AGAM.

Harvey D., (1989), *The condition of postmodernity*, Basil Blackwell.

Ibelings H., (2003), *Supermodernisme. L'architecture à l'ère de la mondialisation*, Paris, Hazan.

Le Galès P., (2003), *Le retour des villes européennes*, Paris, Presses de sciences po.

Marshall R. (dir.), (2001), *Waterfronts in post-industrial city*, Londres, Spoon Press.

Masboungi A. (dir.), (2001), « Bilbao : la culture comme projet de ville », *Projet urbain*, n° 23, Paris, Ministère de l'Équipement, DGUHC.

Paris D., (2000), « Renouveler la ville : un enjeu de développement pour la ville industrielle », *Renouveler la ville : les enjeux de la régénération urbaine*, Actes du séminaire Fréville, Université de Lille, 16-17 mars 2000, pp. 8-15.

Rodrigues-Malta R., (1996), *Le réaménagement des espaces portuaires délaissés. Les cas de Gênes, Naples et Trieste*, Thèse de doctorat, Institut d'urbanisme de Paris.

Rodrigues-Malta R., (2001), « Naples-Marseille : *waterfront attitude* », *Méditerranée*, n° 1-2, pp. 97-106.

Scott A. J., (1999), « L'économie culturelle des villes », *Géographie, économie et société*, vol. 1, n° 1, pp. 25-47.

Urbanisme, (1999), « Le renouvellement urbain », n° 308, Cf. éditorial de T. Paquot.

Rachel Rodrigues-Malta est maître de conférences en urbanisme à l'Université de Provence. Rattachée à l'UMR TELEMME, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme à Aix-en-provence, elle est également associée aux recherches du laboratoire GRAI de l'École d'architecture de Versailles. Après une thèse en urbanisme sur le thème de la reconversion des espaces urbano-portuaires dans les villes italiennes (Institut d'urbanisme de Paris), elle a réalisé une recherche post-doctorale (Marie Curie) sur la pratique de la régénération urbaine en Espagne dans le cadre des activités du département d'urbanisme de la faculté d'architecture de Madrid. Ses travaux portent aujourd'hui plus spécifiquement sur le rôle de la fonction culturelle dans les grands projets de recomposition urbaine mis en œuvre dans les villes du sud de l'Europe.

< rachel.malta@wanadoo.fr >