



Mondialisation et standardisation

Le cas des métropoles portuaires

Pierre Gras

La notion de standardisation fait largement écho, dans le cas des métropoles portuaires, à l'idée selon laquelle la mondialisation des échanges et la massification du traitement des marchandises, facilitée par la généralisation de l'utilisation du conteneur, entraîne une uniformisation quasi mécanique des formes urbaines et de l'architecture de ces villes maritimes ou fluviales. En réalité, une telle lecture générique n'apparaît pas systématiquement décelable dans ces territoires portuaires « globalisés ». Au contraire, il semble qu'une certaine diversité s'exprime au niveau local, s'inscrivant certes dans le mouvement général, mais le traduisant par des effets contrastés.

Si le « découplage » historique entre ville et port, engagé pour certaines villes dès le XIX^e siècle, a contribué à produire, au cours des trois dernières décennies, des formes de standardisation que symbolisent, à des titres divers, la ville verticale, le *waterfront* ludique ou la plateforme de conteneurs. Cette évolution est-elle le résultat de facteurs exogènes produisant des formes urbaines et architecturales répétitives? Traduit-elle seulement un manque d'imagination ou de renouvellement des concepts chez les aménageurs – publics et privés – des métropoles portuaires? Ou bien doit-elle être examinée de façon plus circonspecte, sur la base d'exemples contextualisés? De nouvelles réponses émergent, en tout cas depuis quelques années, qui proposent un futur commun à la ville et au port, permettant en perspective leur histoire commune tout en permettant de relativiser la question de la standardisation.

Le levier de la mondialisation

Dans un contexte économique marqué par la conteneurisation, devenue la norme en matière de transport de marchandises (Gras, 2010 ; Levinson, 2011) et l'un des leviers majeurs de la mondialisation, comment les territoires portuaires se sont-ils organisés en termes

d'aménagement de l'espace ? « Otage » ou « vitrine » de la mondialisation, l'architecture contemporaine dispose-t-elle d'une réelle autonomie conceptuelle, ou subit-elle de plus en plus les injonctions du marché international? Quel est, dans un tel cadre, le devenir du patrimoine industriel ou maritime des métropoles portuaires? S'agissant d'un héritage lié à leurs activités (môles, quais, entrepôts, systèmes de manutention, gares maritimes...), de bâtiments historiques protégés, d'édifices réalisés lors de la Reconstruction ou construits récemment sur des sites libérés par la délocalisation d'activités industrielles, la morphologie des métropoles portuaires interroge les configurations urbaines et architecturales que peut produire à l'échelle locale cette phase historique de mutation à l'échelle mondiale.

La métropole portuaire constitue de ce point de vue un poste d'observation privilégié qui permet de comprendre à quel point cette évolution est protéiforme. La diversité des expériences, par les décalages qu'elles proposent, tant en termes d'échelle que de formes urbaines, permet d'approcher l'évolution de ces métropoles de façon nuancée. Toutefois, la mise en intrigue des « grands projets » de ces métropoles portuaires à des fins de cohésion politique ou sociale, grâce à l'élaboration de « grands récits » mobilisateurs, constitue une dimension-clé de cette expérience. Ces histoires globalisantes, inspirées des techniques du *storytelling* (Matthey, 2014), contribuent en effet à gommer les récits plus fragmentés, sans doute plus authentiques, qui prévalaient dans les métropoles portuaires jusqu'aux années 1960-1970. Cette logique interroge particulièrement le rôle joué par les acteurs de ces territoires et les représentations qu'ils manipulent. Si la mondialisation, en tant que discours, intervient comme

un levier efficace de reconversion des espaces portuaires, en permettant de lever certains obstacles politiques ou sociaux et en contribuant à produire une mise en scène avantageuse du futur, elle interroge néanmoins le « temps long » (Braudel, 1966) qui a façonné ces espaces comme autant de « portes du monde¹ », dont la diversité n'a pu se construire qu'au regard d'une identité à la fois ancrée et cosmopolite.

Les déterminants du « système ville-port »

Il faut tout d'abord rappeler que les déterminants du « système ville-port » (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994) reposaient, jusqu'au milieu du XX^e siècle, sur quatre éléments principaux : un mode de transport privilégiant la voie maritime, mais aussi les chemins de fer pour la desserte de l'*hinterland* portuaire ; la contrainte des localisations d'activités, correspondant au souci de minimiser les déplacements des marchandises à terre (entraînant la multiplication de lieux de chargement et de déchargement, de stockage et de transformation des matières premières) ; la gestion détendue du temps pour le stationnement et la rotation des navires (jusqu'à plusieurs semaines à quai), qui justifiait l'existence de quartiers d'arrière-port plus ou moins réservés ; et enfin l'importance des effectifs de main d'œuvre captive tant dans le transport proprement dit que dans les industries de transformation – on comptait encore 30 000 dockers employés dans le port de Londres dans les années 1950². Ce « système ville-port » se matérialisait par une très importante consommation d'espaces généralement linéaires et situés sur la zone d'interface entre la ville et l'eau.

Ces espaces constituaient, par extensions successives, un amalgame d'entreprises utilitaires pouvant couvrir plusieurs centaines d'hectares, voire quelques milliers. Aux alignements des quais s'ajoutaient bien souvent, pour accroître les capacités d'accueil, des plans d'eau artificiels (docks) [...]. Il s'en suivait un effet global de coupures physique, visuelle, psychologique, entre la ville et l'eau, d'autant plus intense que s'y ajoutaient les contraintes douanières et sécuritaires matérialisées par des murs ou des clôtures en continu. [...] Globalement, l'ambiance polluée, fonctionnelle, leur accessibilité réduite, en éloignaient les citadins qui percevaient ces espaces comme essentiellement répulsifs³.

Si le passage de la ville préindustrielle à la ville industrielle, au cours des XVIII^e et XIX^e siècles, a entraîné très tôt, à Londres comme à Hambourg, des bouleversements

importants dans l'ordonnement historique de la forme urbaine, le XX^e siècle connaît des transformations à une échelle temporelle et spatiale plus brutale, « tout changement d'échelle entraînant inéluctablement un changement de forme⁴ ». La conteneurisation a en effet entraîné une véritable rupture des continuités historiques de ces villes, en s'inscrivant dans des logiques économiques à long terme relativement prévisibles, avec leurs conséquences sur l'occupation des espaces, qui seront progressivement abandonnés, comme sur la forme des nouveaux territoires qui lui seront dédiés. En France, la métropole industrielle qui prend forme pendant le Second Empire se prolonge dans les villes portuaires jusqu'aux destructions de la Seconde Guerre mondiale. La période de la Reconstruction amorce une nouvelle phase de « découplage » entre la ville historique et son port, annonçant l'abandon des bassins historiques et l'aménagement de vastes terre-pleins techniques facilitant la massification des marchandises. Les techniques de manutention et de stockage des marchandises conteneurisées nécessitent en effet des engins plus puissants que les grues et les moyens de levage traditionnels, ainsi que des aires de stockage correspondant à ce changement d'échelle, à distance des darses et des quais historiques. Le rythme de rotation des navires s'accélère grâce à ces nouvelles techniques de manutention, limitant les coûts d'immobilisation des navires mais aussi les retombées économiques directes ou indirectes de leur présence à quai. Logiquement, la fonction de port entrepôt tend à disparaître, car fondée sur des dessertes maritimes aléatoires et irrégulières, pratiquant de nombreuses escales dans des ports bénéficiant d'*hinterlands* captifs. Dès lors que ces modalités se réduisent sous l'effet de la massification et de la rotation rapide des navires, de tels espaces ne sont plus nécessaires.

Avec la modernité, le tissu urbain poursuit sa dilution jusqu'à l'éclatement de l'îlot et du lien rue-bâti, contribuant bientôt à la fragmentation générale du modèle industrialo-portuaire d'origine. La désindustrialisation qui intervient au cours de cette période vient aggraver cette évolution. La « recherche de rationalité tous azimuts » qui caractérise le développement de la ville occidentale (Weber, 1982) produit dans ce cas une division fonctionnelle et une spécialisation des espaces qui facilitent l'éclatement de la ville industrielle et sa mutation en métropole postindustrielle, sous la forme d'archipels urbains où les anciens sites portuaires sont découplés des quartiers qui les entouraient⁵. Le transfert des conteneurs sur le mode routier au détriment du mode ferroviaire achève de déstructurer un tissu urbain qui reste marqué par l'importance des infrastructures ferroviaires liées à l'ancien « système ville-port ». Ce système et les modes

1. On parle aujourd'hui de « ville porte » (*City Gateway*) pour la métropole portuaire, dans le sens où l'est toute ville qui accueille, en continu ou de façon ponctuelle, des flux migratoires internationaux répondant à la demande de développement, comme l'ont été historiquement les métropoles du Nord-Est des États-Unis ou les villes-ports du Royaume-Uni et de l'arc atlantique européen.

2. Chaline et Rodrigues-Malta, (1994), pp. 26-30.

3. *Ibid.*

4. *Ibid.*

5. *Ibid.*, pp. 28-29.



PIERRE GRAS

Red Hook, New York

de vie qui l'accompagnaient entrent dans une crise profonde. Les espaces portuaires connaissent de graves dysfonctionnements tant spatiaux que sociaux, entraînant une paupérisation des quartiers ouvriers adjacents aux ports⁶. Ces mutations engendrent ainsi simultanément « la dégénérescence des tissus urbains et l'extension du phénomène de[s] friches⁷ ».

« Marquer le changement »

Après les premières expériences de revitalisation par l'investissement privé menées à Boston et à Baltimore aux États-Unis, les logiques des mutations urbaines s'arment au passage de l'industrie au tertiaire et aux activités commerciales ou ludiques. Mais, en Europe, les moyens à affecter aux transformations liées à ce « découplage » manquent terriblement, et il faudra plusieurs décennies pour voir les États, les collectivités et les autorités portuaires, rarement associées, faire face à ces besoins de

mutations de manière cohérente et s'attaquer à la question des reconversions⁸.

Dès les années 1980-1990, à l'image de l'opération-phare des Docklands à Londres, confiée initialement au secteur privé, les métropoles portuaires entrent dans un nouveau cycle marqué par la volonté de sortir de la crise et de se forger un nouvel avenir. Pour « marquer le changement » et pouvoir « exister » dans la compétition internationale, le levier de l'architecture devient incontournable. Mais il constitue un facteur d'alignement sur un ensemble de critères internationaux manquant de diversité, qui misent essentiellement sur les effets d'image. Cette « méthode » n'est pas sans danger. Car si toutes les villes maritimes devaient adopter un même modèle, celui-ci produisant peu ou prou les mêmes effets, il en résulterait une banalisation contraire à la volonté justement affirmée de différenciation. La spécialisation des ports, abandonnant la forme classique des darses et des docks, a déjà produit « un espace façonné, poli par les contraintes techniques de fluidité du mouvement,

6. Gras, (2010), pp. 187-189.

7. Chaline et Rodrigues-Malta,(1994), p. 30.

8. Gras, (2010), *op. cit.*



Rotterdam

PIERRE GRAS

véritables dissolvants de l'espace architectural traditionnel » (Bonillo, 1991). La forme urbaine portuaire est alors devenue « aléatoire », « sans points fixes », focalisée sur « l'efficacité productive⁹ ».

Aujourd'hui, l'exigence hypermoderne de « ville spectacle » et de différenciation, dont un nombre réduit d'architectes stars sont les hérauts, comme le Néerlandais Rem Koolhaas, le Canadien Franck O. Gehry, l'Italien Renzo Piano ou le Français Jean Nouvel, a tendance à se muer en uniformisation dans les métropoles qui n'ont pas recours à tant de talent, qu'elles ne disposent pas de moyens suffisants, ou qu'elles confient leur devenir aux seuls investisseurs. Cette évolution se traduit également par la mise en conformité des espaces portuaires vis-à-vis des standards fonctionnels et sécuritaires internationaux, imposés en particulier par les États-Unis. Elle pose la question de l'avenir de la relation entre la ville et le port, de leur interface urbaine, qui devient un enjeu majeur en termes de recomposition urbaine et de compétitivité économique. Loin de constituer, par une caricature de

réponse architecturée, la « victoire » de la ville sur le port, cette évolution rendrait compte, au contraire, d'un échec à les faire se connecter, s'enrichir et s'interpénétrer de nouveau. Si l'urbanité est bien le produit du croisement entre la densité et la diversité (J. Lévy, 2003), la métropole portuaire contemporaine en manquerait donc singulièrement.

Toutefois, en matière urbaine, la réalité adopte fréquemment des « formes diverses » et des « sens multiples » (Ledrut, 1984), facteurs de complexité. Cette complexité limite les études classiques de morphologie urbaine telles qu'elles ont été développées en Europe. Il convient de questionner « le rapport de la forme urbaine à l'histoire, l'origine et l'évolution des formes urbaines, à partir d'une réflexion sur la dynamique des formes, leurs causes et leurs sens » (A. Lévy, 2005). Les transformations urbaines qui ont eu lieu au cours des quatre dernières décennies sont en effet considérables, accompagnant les mutations socio-économiques de la société postindustrielle. Elles posent de nouveaux défis à l'aménagement et au développement urbain, mais pas seulement :

9. Bonillo, (1991), *op. cit.*

Les nouvelles formes de relégation et de fragmentation questionnent le lien social, l'étalement et la mobilité croissante, se heurtent aux nouvelles préoccupations environnementales, et la problématique du « développement durable » – qui concerne la transmission des ressources et du milieu naturel aux générations à venir – interroge les formes urbaines du futur¹⁰.

Ces changements de paradigme impliquent d'identifier les logiques externes et internes de croissance et de transformation urbaines, au sein desquelles les règles et les modalités de passage d'un « état morphologique » à un autre – c'est-à-dire les étapes d'une évolution urbaine et architecturale plus ou moins radicale – doivent être étudiées dans la durée. Cette démarche permet de mieux comprendre les occurrences plus ou moins répétitives de formes urbaines comme autant d'actualisations concrètes de la structure urbaine sur le long terme, expliquant ses états successifs et ses conséquences sur le bâti. « C'est aussi l'idée que le nouveau est conditionné par l'ancien [et] l'évolutif déterminé par le permanent¹¹. » À côté de phénomènes qui s'expriment sur la longue durée et proposent autant de continuités urbaines, s'affirment des moments de rupture dans l'évolution de la forme urbaine, dans son fonctionnement et ses résultats spatiaux ou sociétaux, qui sont fondamentaux pour l'étude des mutations des métropoles portuaires. Mais il convient de questionner au préalable le rapport de la forme urbaine à l'histoire, l'origine et l'évolution des formes urbaines, à partir d'une réflexion sur la dynamique des formes, leurs causes et leurs sens.

Espaces « normalisés » versus espaces « originaux » ?

La mondialisation des formes urbaines ne saurait en effet se traduire ni par une standardisation ordinaire et continue ni par une harmonisation « par le haut », par l'« exception ». Elle autorise au contraire une diversité de modèles, de formes contradictoires, adaptées aux conditions économiques, politiques, sociales ou culturelles dans lesquelles elles émergent. Ces « modèles » ont en commun la nécessité de limiter les coûts de production pour maximiser les profits et de recourir à des matériaux toujours plus performants, à l'image des bétons fibrés ou à très haute performance, des aciers complexes, du titane ou des matériaux composites – privilégiés tout particulièrement par les ouvrages de Frank O. Gehry, de Zaha Hadid et des architectes déconstructivistes –, moins coûteux à développer s'ils sont utilisés à grande échelle. Cette logique tend également à privilégier les technologies numériques pour procéder non seulement aux calculs de résistance, mais aussi à la conception proprement dite des ouvrages. Dans ces conditions, l'architecture peut

se permettre de s'afficher « vertueuse » et de pratiquer le *green washing*¹². Que cette évolution aboutisse à une certaine standardisation des « produits » architecturaux, comme ce fut le cas pour le béton et la préfabrication modernistes ou encore la « transparence » structurelle des architectes high-tech, cela ne fait guère de doute. Qu'elle puisse aboutir à des formes urbaines strictement analogues à l'échelle de la planète est davantage discutable.

En matière d'espaces urbano-portuaires, le « catalogue des formes » pourrait se décliner d'une façon binaire : d'un côté, des espaces « normalisés » (plates-formes dédiées à la manutention des conteneurs, moyens logistiques, écluses géantes, voies rapides pour la desserte des marchandises, *waterfronts* verticaux dédiés au tertiaire et au logement spéculatif) ; de l'autre, des espaces « originaux », liés pour certains aux usages historiques des ports (entrepôts, bassins du commerce, gares maritimes, quais anciennement affectés aux paquebots, bureaux d'armateurs ou de transitaires, habitat ou hôtellerie de type balnéaire...), transformés et muséifiés à l'usage du tourisme international. Ce découpage entérinerait la division spatiale et sociale du travail sur des territoires en transformation permanente, dont la caractéristique serait justement d'être « mutables¹³ », c'est-à-dire ajustés aux nouveaux besoins du capitalisme et aux processus de crise et de modernisation qu'il génère pour les satisfaire à chaque époque.

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

Les caractéristiques de ce monde « inédit » sont particulières et prêtent à des interprétations diverses. Tout d'abord, selon Olivier Mongin, le monde serait devenu à la fois plus « fluide » et plus « liquide ». L'ancien directeur de la revue *Esprit*, dans son ouvrage *La ville des flux* (2013), reprend sur ce point les analyses de Zygmunt Bauman (2007). Il explique que cette « fluidité » et cette « liquidité » caractérisent à la fois les échanges commerciaux planétaires, dont 90 % s'effectuent par voie maritime, mais aussi les mouvements et la volatilité des capitaux¹⁴. L'instrument physique de cette accélération exponentielle des flux est incontestablement la conteneurisation, qui a grandement participé à l'augmentation du trafic maritime mondial et des échanges mondiaux, entraînant avec

12. Le *green washing* (en français, écoblanchiment) consiste pour une entreprise ou une institution à orienter ses actions de marketing et sa communication vers un positionnement écologique « responsable » ou perçu comme tel.

13. D'une façon large, le terme « mutable » se comprend comme le caractère de tout lieu ou objet qui peut subir ou accepter des changements sans changer véritablement de forme.

14. Entre 1950 et 2000, le volume mondial de marchandises transportées par voie d'eau a décuplé. Mais entre 1995 et 2000, le chiffre d'affaires quotidien des mouvements sur le marché boursier mondial a été multiplié par six.

10. A. Lévy, (2005), *op. cit.*

11. *Ibid.*

elle des effets touchant à nos logiques de consommation, aux modes d'organisation de la production de richesses (le transfert des activités industrielles et la création d'une « usine-monde » en Chine et dans les pays émergents) et à l'espace ainsi « délocalisé ». On peut rapprocher le temps réel des échanges conteneurisés de l'espace-temps des « soixante jours » de voyage depuis Venise ou Gênes, qui définissait l'univers de la mondialisation – essentiellement méditerranéenne – à la fin du XV^e siècle (Braudel, 1966). Dans l'espace mondialisé actuel, soixante jours, c'est le temps qu'il faut à un porte-conteneurs géant chinois pour relier Shanghai à Rotterdam, rentrer à son port d'attache puis effectuer une seconde liaison. Cette comparaison est d'autant plus pertinente qu'il a été établi (Charlier, 2006) que cette partie du commerce mondial lié à la conteneurisation se trouve aux mains d'un nombre limité d'acteurs, principalement européens et asiatiques, qui concentrent l'essentiel du trafic et contribuent au renforcement et au contrôle de l'espace-temps mondialisé des transports maritimes jusqu'à un point jamais atteint auparavant.

Il faut s'interroger ici sur les raisons pour lesquelles le processus de globalisation touche si directement les métropoles portuaires. En premier lieu, ces villes offrent un bassin de population et de consommation ainsi qu'un ensemble de services bien adaptés à la massification, avec notamment un *hinterland* permettant la diffusion des marchandises de façon efficace et concentrée, même lorsque ces villes ne sont ni des métropoles majeures (Gênes, Le Havre, Anvers ou Rotterdam) ni des capitales (New York, Shanghai, Lagos ou Busan). Si elles tirent avantage de leur situation privilégiée, ces métropoles doivent s'adapter en permanence et accepter, en contrepartie de leur position favorable, des mutations spatiales et sociales fréquentes, sous peine de « sortir du jeu ». Elles sont par conséquent particulièrement sensibles à la variabilité des cycles économiques.

D'autre part, les places portuaires dominantes, pour l'essentiel asiatiques, qui proposent d'immenses terminaux maritimes dédiés à la manutention des conteneurs, parfois créés de toutes pièces et affranchis des contraintes urbaines et de desserte fluviale, à l'image des terminaux portuaires des îles Yangshan au large de Shanghai, dessinent une nouvelle géographie de la globalisation (Gras, 2010). Les ports historiques ne peuvent généralement pas s'équiper à une telle échelle ni au même rythme que leurs concurrents disposant de larges sites naturels disponibles, même s'ils y parviennent en définitive, mais au prix de difficiles adaptations territoriales. Les ports de Gênes, de Rotterdam, du Havre ou de New York, pour ne citer qu'eux, ont transféré leurs activités de manutention de conteneurs sur des sites *ad hoc*, délaissant les implantations centrales des villes et libérant ainsi un foncier important pour des recompositions urbaines, immobilières ou commerciales. Mais ce faisant, et malgré ces efforts, ils n'ont pas retrouvé dans la compétition internationale le rang qui était le leur

avant la généralisation de la conteneurisation. Depuis 2009, il n'y a d'ailleurs plus un seul port occidental dans le *top ten* des ports mondiaux à conteneurs : sept sont chinois (dont Hong Kong), un est coréen (Busan) et un autre moyen-oriental (Dubai), sans omettre la singulière cité-État maritime de Singapour¹⁵.

En définitive, les transformations économiques liées à cette nouvelle « liquidité » semblent projeter sur les métropoles portuaires les effets convenus : spécialisation fonctionnelle de l'espace, création d'enclaves sécurisées et commandées par les technologies numériques au bénéfice de plates-formes de plus en plus automatisées où le public n'est pas admis (sinon, comme à Rotterdam, depuis un « centre d'interprétation » à distance des mouvements des portiques), nouvelle segmentation ville-port, renforcement des formes de ségrégation sociale et de sélectivité des usages... Ces mutations seraient l'expression d'une nouvelle phase de déploiement des processus logiques du capitalisme (Ferrandéry, 2006) :

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

La mondialisation comme discours

Cette lecture « systémique » est pourtant discutée par certains auteurs, qui en contestent le caractère trop univoque, en s'appuyant sur une distinction entre discours sur la mondialisation et processus à l'œuvre (Cooper, 2001) :

Il faut savoir si [l']on étudie la mondialisation comme discours, c'est-à-dire affirmation portée sur le monde, ou bien comme processus [compris comme un] ensemble de changements ayant des effets réels sur la population de la planète. La difficulté est que nombre de ceux qui développent le discours font reposer l'essentiel de leur argumentation [normative] sur le postulat que la mondialisation est réelle, inévitable, en marche¹⁶.

Ce point de vue nous importe particulièrement, car en abordant la question du « grand récit » comme facteur d'homogénéisation des espaces urbano-portuaires, nous croisons nécessairement cette lecture critique de la mondialisation. De même, et bien qu'il n'accorde pas aux espaces portuaires la qualité qu'il donne aux « hyperlieux » que seraient les grandes places publiques, les gares multimodales et autres *hubs* aéroportuaires, le géographe Michel Lussault conteste fermement, dans son dernier ouvrage (Lussault, 2017), la notion de « liquidité » comme celle de « non-lieu » (Augé, 1992). En dépit de l'apparente normalisation des métropoles globales et grâce à la capacité de « résilience » d'une fraction des

15. Source : autorités portuaires et port de Rotterdam, 2014.

16. F. Cooper, (2001), pp. 101-124.



PIERRE GRAS

Le Havre

populations concernées – qu'on les qualifie d'« indignés » ou de « classe créative », selon la terminologie retenue –, ces nouveaux territoires de la globalisation proposeraient une catégorie d'espaces porteurs d'avenir. Aéroports, grands musées, parcs d'attractions, gares ou carrefours urbains comme Times Square à New York constitueraient les « nouveaux attracteurs » de la vie humaine mondialisée, des « creusets » où s'élaborerait une « politique du monde ». Cette définition pourrait toutefois, à notre avis, s'appliquer à nombre de métropoles portuaires, « globales » ou non.

Aujourd'hui, les conditions d'affectation ou de mutation du territoire portuaire reposent sur une rationalité très contrainte. La recherche de productivité de l'espace littoral, dans un contexte de forte pression démographique et foncière, conduit les autorités portuaires à une gestion et à une organisation plus intensives et plus rationnelles de leur patrimoine foncier. Elles les poussent à engager, comme à Hambourg, d'importants projets de restructuration assumés par les collectivités territoriales au niveau régional ou métropolitain, ou reposant sur des partenariats public-privé. Dans le secteur dit « Sprung über die Elbe » (Saut sur l'Elbe), la Ville et le Land de Hambourg

ont entrepris, par le biais d'une opération de type Iba¹⁷, une lourde réorganisation des quartiers Sud du cœur portuaire historique de la grande cité hanséatique, qui n'ont plus guère d'utilité pour la manutention des conteneurs. Hambourg, devenue au cours des dix dernières années le troisième port européen, en profite ainsi pour transformer d'anciens docks et une partie de l'habitat ouvrier en zone de valorisation immobilière. Mais cette démarche concerne aussi bien les principes de recomposition urbaine que les formes de la « nouvelle économie » portuaire. La logique de rationalisation spatiale favorise clairement les activités tertiaires qui tendent à remplacer les activités industrielles ou l'habitat jugé obsolète de certains quartiers d'arrière-port, comme à Marseille (La Joliette) ou au Havre (L'Eure), car elles sont supposées mieux s'intégrer à l'environnement urbain. De nombreuses places portuaires favorisent ainsi la lisibilité et le regroupement de ces activités par la création de « boulevards tertiaires », censés assurer une transition fonctionnelle et symbolique

17. *Internationale Bauausstellung* (Exposition internationale d'architecture). Cf. Gras, (2013).



Buenos Aires

PIERRE GRAS

entre la ville et le port (Fnau, 2011). Cette transition fonctionnelle se traduit fréquemment par une verticalisation des développements urbains ou la construction de bâtiments-signaux pour les sièges sociaux ou les activités de formation ou d'information des ports, avec la contribution de « signatures » architecturales, comme à Marseille et Anvers (Zaha Hadid) ou à Rotterdam (Rem Koolhaas, Neutelings & Riedijk Architects). Ces bâtiments-signaux fonctionnent comme autant de « logos » pour des autorités portuaires influencées par les techniques du marketing territorial et les pratiques des grands opérateurs privés.

Les interfaces ville-port ont pâti d'une coordination insuffisante entre autorités portuaires en charge de l'aménagement et autorités politiques, engendrant à la fois incompatibilités dans les usages et déqualification des espaces, mais celles-ci ont toutefois fait quelques progrès au cours des quinze dernières années, poussées par les attentes du secteur privé. Ces rapprochements permettent de dégager progressivement, en particulier en Europe, mais aussi à Hong Kong, Vancouver ou Singapour, un ensemble de solutions pour un traitement valorisant de ces espaces de transition, par l'intermédiaire d'activités nouvelles et d'aménités urbaines davantage compatibles

avec la qualité attendue par les élus et la population, et qui constituent une sorte de contrepoint aux logiques de standardisation¹⁸. Les canaux, docks et plans d'eau intérieurs ont un effet structurant pour permettre la dissociation des activités du port et de la ville, tout en conservant un contact visuel avec le *skyline* portuaire et en contribuant à recréer un lien ville-port, au moins au niveau du paysage. La recherche d'une diversité fonctionnelle, au-delà de l'implantation de musées ou d'équipements à vocation touristique, s'accompagne plus fréquemment d'objectifs de mixité et de modes d'occupation nouveaux, comme l'habitat flottant ou sur pilotis (Amsterdam, Rotterdam) ou la transformation-réhabilitation d'anciens docks au bénéfice de l'habitat ou d'équipements de formation (Le Havre, Dunkerque).

18. Fnau/Club Territoires maritimes, (2011), *op. cit.*, pp. 17-19.



PIERRE GRAS

Kop van Zuid

Vers une nouvelle ère métropolitaine pour les ports ?

Ces démarches parfois contradictoires dans les formes urbaines qu'elles génèrent, mais qui découlent de la même recherche de rationalité économique, annoncent-elles une nouvelle ère pour les villes portuaires transformées par la mondialisation ? Ces territoires étant de plus en plus interconnectés et interdépendants, cette hypothèse mériterait également envisagée à travers le prisme de leur gestion politique : « Analyser la mondialisation urbaine revient à élucider les mécanismes et les conséquences de ces interconnexions et de ces interdépendances d'un côté, et de l'autre, les modalités d'une réflexion sur la gouvernance des villes à l'échelle de la planète¹⁹. » Si « la culture urbaine européenne est une culture de l'intégration et de l'affranchissement, qui suppose des limites et un respect de la proximité », comme le suggère Olivier Mongin (2005), est-il concevable d'imaginer des limites dans un monde globalisé où les flux technologiques assujettissent les entités urbaines ou bien les laissent à l'abandon ? Le « temps des villes », mis à mal par les excès de la modernité et l'ultra libéralisme, n'est-il pas en train de s'achever sous

les coups de boutoir de la globalisation ? Le XXI^e siècle, annoncé comme celui de l'« urbain », n'aurait-il pas tendance « à réduire la ville européenne à une exception relevant de l'ordre muséal²⁰ » ? L'uniformisation, réelle ou supposée, des métropoles portuaires renvoie à des images génériques aisément identifiables, celles d'un « urbain mondialisé » (Lussault, 2009) : nappage du territoire par un système de lotissements et de constructions individuelles, souvent groupées sous le vocable commode de *gated communities* ; impact des infrastructures routières sur les paysages ; muséification des centres anciens au bénéfice du tourisme de masse ; diffusion dans les *inner cities* d'un modèle de ville verticale et sans âme, etc.

L'effort de mise à distance de ces figures de la métropole rapidement constituées comme le vecteur ou le résultat du processus de mondialisation, donc comme le ferment de la standardisation des formes urbaines, doit permettre d'intégrer les précautions d'analyse et les innovations nécessaires. La prise de conscience d'une croissance « insoutenable » des métropoles contemporaines a ainsi fait émerger le concept de ville « résiliente », capable de répondre aux défis de l'avenir et de s'adapter

19. *Ibid.*

20. Mongin et Ramoneda, 2005.

aux changements climatiques et écosystémiques prévisibles. À New York par exemple, la récurrence de grands événements climatiques dévastateurs comme l'ouragan Sandy, en octobre 2012, a contribué à changer la perspective politique sans pour autant trancher le débat sur les formes que devrait adopter cette « métropole résiliente » pour mieux remplir ses objectifs (Gras, 2015). Les formes urbaines du futur inspirent aussi, dans les villes littorales ou portuaires, de nouvelles utopies qui, à défaut d'être immédiatement opératoires, entendent relever le défi de la durabilité des formes urbaines au regard de la montée des périls, avec des projets de villes flottantes autonomes en partie immergées ou de nouvelles formes d'habitat aquatique innovantes dont l'autosuffisance énergétique et thermique semble constituer le principal trait commun²¹. Cette ville « résurgente » entend prendre le risque de l'innovation – ou au moins celui d'en rechercher les acteurs motivés – face à la montée des eaux et aux périls engendrés par nos modes de vie, sans pour autant garantir une meilleure *livability* ni une urbanité vraiment partagée, car la sélectivité sociale qui résultera de ces utopies sera vraisemblablement l'une des conditions de leur faisabilité. Il s'agit aussi d'imaginer des espaces urbano-portuaires davantage ouverts aux opportunités et placés dans une dynamique croisant les paramètres économiques et environnementaux avec des objectifs plus affirmés de diversité fonctionnelle, sociale et culturelle. Une telle perspective a le mérite, pour les métropoles portuaires, de rouvrir le champ des possibles face aux discours sur la standardisation de l'espace urbain et son « inévitable » banalisation.

Globalization, mondialisation

Le mot *globalization* est apparu pour la première fois dans les années 1970 sous la plume de chercheurs américains analysant les mutations de l'économie américaine (James et Steger, 2014). Il consiste à rendre « global » ce qui faisait « local », c'est-à-dire élargir le rayonnement d'un concept à la totalité d'un groupe, d'une activité d'une communauté (qui peut être la planète). Il fait également référence à la métamorphose du capitalisme grâce à la révolution numérique, qui est son instrument majeur dans le contexte de la libéralisation de l'économie et de l'extension du marché à l'ensemble du monde. Mais en matière spatiale, parler de « globalisation » revient à revendiquer une sorte de « coprésence simultanée » entre le local et le global, indépendamment de toute référence au principe de proximité (Ghorra-Gobin, 2012). Les géographes insistent sur les interactions et les interférences entre les différentes échelles de territoires que la « globalisation » a tendance à gommer, mais qui perdurent néanmoins. Cette formalisation facilite l'appropriation de la relation local-global – que l'on retrouve dans nombre de discours sur le développement durable. Elle offre également un prisme intéressant pour comprendre les transformations à l'œuvre dans les métropoles et les territoires portuaires au début du XXI^e siècle. En effet, dès lors que, bon gré mal gré, les métropoles s'ouvrent au monde et acceptent le principe d'échanges accrus, en dépit des phénomènes de concurrence qu'exacerbent les formes financiarisées du capitalisme, ces logiques façonnent une urbanité reposant sur des formes et une spatialité souvent inédites : une contribution sans doute plus ouverte de la mondialisation à la mutation des territoires urbains.

Approche méthodologique

L'étude des mutations urbaines territoires portuaires constitue le cœur d'une thèse de doctorat en histoire préparée par l'auteur dans le cadre de l'université Lyon 2 (ED 483 Sciences sociales) et dont la soutenance a eu lieu début 2018. À partir d'un panel d'une quarantaine de villes de référence analysées depuis le milieu des années 1990, trois études de cas ont été identifiées et travaillées dans le sens d'une analyse des effets de la mondialisation sur les mutations des formes urbaines et de leurs conséquences sur l'urbanité de ces métropoles portuaires pendant la période 1945-2015 : Gênes, Le Havre et New York (en particulier le secteur portuaire de Brooklyn). Ce travail s'est appuyé sur les travaux et publications réalisés précédemment par l'auteur ainsi que sur des enquêtes de terrain et des entretiens avec les acteurs menés dans ces trois métropoles. Les spécificités qui découlent de cette analyse historique renforcent l'idée selon laquelle la standardisation des formes urbaines, de l'habitat ou du paysage que l'on peut constater dans un certain nombre de cas ne sont pas des conséquences purement mécaniques de la mondialisation, mais le fruit d'évolutions relativement contrastées portées localement par les jeux d'acteurs ou des logiques de grands projets à caractère événementiel qui les ont marquées au cours des trois dernières décennies.

21. Cf. notamment « Des villes flottantes pour larguer les amarres avec la terre », [en ligne] www.contrepoints.org, 20 mai 2016, consulté le 20 mars 2017.

Références bibliographiques

- Augé M., (1992), *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil (La Librairie du XXI^e siècle).
- Bauman Z., (2007), *Liquid Times: Living in an Age of Uncertainty*, Cambridge, Polity Press.
- Bonillo J.-L. (dir.), (1991), *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses.
- Braudel F., (1966), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, t. 2 : *Destins collectifs et mouvements d'ensembles*, Paris, Armand Colin.
- Chaline C., Rodrigues-Malta R., (1994), *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan.
- Charlier J., (2006), « La mondialisation en marche au travers du prisme des grands armements maritimes conteneurisés », in I. Lefort et V. Morinaux (dir.), *La mondialisation*, Nantes, Éditions du Temps (Questions de géographie).
- Cooper F., (2001), « Le concept de mondialisation sert-il à quelque chose ? Un point de vue d'historien », *Critiques internationales*, n°10, pp. 101-124.
- Ferrandéry J.-L., (2006), « La mondialisation : fragments d'hypothèses historiques », in I. Lefort et V. Morinaux (dir.), *La mondialisation*, Nantes, Éditions du Temps (Questions de géographie).
- Fnau/Club Territoires maritimes, (2011), *Innovations ville-port. Pour des projets intégrés ville-port*, Paris, Fnau.
- Ghorra-Gobin C. (dir.), (2012), *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Paris, Armand Colin.
- Gras P., (2010), *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier.
- Gras P., (2013), « Une Cité-État portuaire modèle ? », *Urbanisme*, « Hambourg à l'heure de l'IBA », automne, n°390, pp. 30-32.
- Gras P., (2015), « Ville verticale vs ville résiliente ? Les conséquences de l'ouragan Sandy sur les stratégies urbaines de la ville de New York », communication au colloque *The Vertical City*, université Lyon 2, 25-27, nov. 2015.
- James P., Steger B., (2014), « A Genealogy of globalization: The career of a concept », *Globalizations*, vol. 11, n°4, pp. 417-434.
- Ledrut R., (1984), *La forme et le sens dans la société*, Paris, Librairie des Méridiens.
- Levinson M., (2011), *The Box. Comment le conteneur a changé le monde*, Paris, Max Milo.
- Lévy A., (2005), « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espace et sociétés*, n°122, pp. 25-48.
- Lévy J., (2003), in M. Roncayolo (dir.), *De la ville et du citoyen*, Marseille, Parenthèses (Savoirs à l'œuvre).
- Lussault M., (2017), *Hyper-lieux. Les nouvelles géographies de la mondialisation*, Paris, Le Seuil (La Couleur des idées).
- Matthey L., (2014), *Building up stories. Sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A. Type Éditions.
- Mongin O., (2013), *La ville des flux. L'envers et l'endroit de la mondialisation*, Paris, Fayard.
- Mongin O., Ramoneda J., (2005), « Types urbains de la mondialisation », *Le Monde*, 11 janvier 2005.
- Weber M., (1982), *La ville*, Paris, Aubier.

Biographie

Docteur en histoire, enseignant, écrivain et consultant spécialisé dans le monde des villes, collaborateur régulier de la revue *Diagonal*, **PIERRE GRAS** a publié de nombreux ouvrages consacrés aux questions urbaines et au devenir des métropoles portuaires, parmi lesquels *Agir sur la ville ; transformations urbaines et habitants* (La passe du vent, 2004) ; *Le temps des ports* (Tallandier, 2010) et *New York Factories* (Blurb Publ., 2014). Il est maître de conférences associé à l'École nationale supérieure d'architecture de Lyon, dans le champ disciplinaire Villes & Territoires, et chercheur associé au laboratoire EVS-Laure (UMR 5600 du CNRS), dans lequel il est responsable de l'axe « Métropolisation et environnements habités ». Le thème de sa thèse de doctorat en histoire des formes urbaines porte sur l'urbanité des métropoles portuaires et la mondialisation.

grasp@wanadoo.fr