

Urbanités

#4 - Novembre 2014 - Repenser la ville portuaire

Les « festivals du port » : une nouvelle forme de la relation entre ville et zones portuaires

Maria Elena Buslacchi



Affiche du « Festival del Porto » au début de la promenade de la Lanterne, le port en arrière-plan (Buslacchi, 2014)

Les villes portuaires vivent en Europe une phase de remise en question de leur structure et leurs fonctions : après une période de détachement de l'espace du port (Soriani, 1998 ; Hall, 1993), elles se redécouvrent porteuses d'une spécificité territoriale majeure et trop longtemps négligée. Aujourd'hui, une attention nouvelle est portée à une activité maritime transformée¹, qui a impliqué d'importantes interventions de réaménagement au niveau des infrastructures et des réhabilitations des friches délaissées. Les modèles de Baltimore (Hoyle, 1990) et de Barcelone (Montaner, 2006) ont redessiné les fronts de mer via des formes d'appropriation diverses au fur et à mesure que les villes essaient de s'y adapter. Cependant, la nécessité de tisser un nouveau lien avec la mer ne s'accompagne que très rarement d'une discussion de ce rapport, qui se concrétise difficilement dans des pratiques de circulation et de fréquentation du *waterfront*. La nouvelle polarisation de la ville autour de la mer s'est appuyée, jusqu'à présent, sur des opérations immobilières et urbanistiques imposantes : les cas de HafènCity à Hambourg, de Clyde Waterfront à Glasgow, du Porto Antico à Gênes ne sont que quelques exemples de projets de rénovation urbaine par le biais de l'architecture et de la « *culture-led regeration* » (Evans, 2005). Depuis les théories de Bianchini et Landry (1995) sur la ville créative et la diffusion massive, parmi les administrateurs, des travaux de Florida sur la corrélation entre la présence d'une classe créative et le développement économique des villes (2002), la notion de « créativité » est devenue centrale dans les stratégies de rénovation urbaine, bien que son interprétation ne soit pas univoque². Plusieurs villes ont fait confiance à l'idée selon laquelle la culture pourrait soutenir leur économie, comme ce fut la cas jadis de l'entreprise. Les administrateurs ont dès lors orienté la plupart des

¹ Notamment en raison de l'agrandissement de taille des navires avec l'avènement des conteneurs.

projets de redéveloppement urbain dans ce sens là, en substituant la culture aux activités industrielles et productives aussi bien matériellement que symboliquement : les friches vides et délaissées sont devenues le terrain où installer des équipements culturels chargés d'assumer, par leur attractivité, la nouvelle économie de la ville. Les villes portuaires n'ont pas fait exception, en représentant, au contraire, des cas exemplaires de l'application de ce modèle de développement urbain. Cependant la majorité de ces projets – les Deux Rives à Bordeaux, Neptune à Dunkerque, l'Île Séguin à Billancourt, Euroméditerranée à Marseille pour évoquer les plus connus en France – ne prévoit d'autres usages de l'eau que sa contemplation (Prelorenzo 2011). Les nouveaux pôles culturels, au niveau du projet, se limitent à déplacer la frontière entre la ville et l'enceinte de l'espace portuaire en bord de mer, ne produisant guère d'intersections entre ville et port. Ceux-ci continuent à s'exclure mutuellement, ce qui est cohérent avec la juridiction des deux zones, mais moins avec le discours public exaltant leur rapprochement. La rhétorique des administrateurs, suivis par les médias, met l'accent sur la « reconquête » du front de mer et la « réappropriation » de la part des habitants. Ce langage se base en effet sur l'hypothèse d'un recul du port au profit de la ville, où « ville » et « port » continuent à être opposés³.

Cette vision antagoniste de l'activité portuaire par rapport à la ville, devenue « créative » et « culturelle » plutôt qu'industrielle, attribue l'espace géographique à l'un ou à l'autre selon les attentes de profits qu'ils peuvent effectuer (non sans conflits entre les institutions). Les prévisions, toutefois, ne peuvent qu'être faites sur le long terme. Désormais, les icônes de la culture comme levier de développement deviennent les nouveaux symboles de la ville, mais aussi la légitimation des investissements massifs attenants⁴.

Pourtant le mythe de la ville créative, dont les grands équipements culturels marquant les *waterfronts* sont un symptôme, s'appuie souvent sur une surestimation généralisée du pouvoir économique de la culture⁵. La déception des attentes et la désillusion face à des résultats souvent médiocres à l'encontre des perspectives a rallumé dans plusieurs contextes la rivalité entre les partisans de l'économie industrielle traditionnelle et ceux de la nouvelle centralité de la culture. Il s'avère, par conséquent, que le déplacement *extra muros* de certaines activités portuaires, rendu nécessaire par le changement de taille et de poids des bateaux marchands ainsi qu'à une intermodalité croissante, ne signifie pas automatiquement une baisse de l'économie maritime, même si une crise de l'activité économique est ce qui expliquerait plus spontanément la multiplication du nombre de friches dans l'espace urbain. Suite au progressif détachement du port de la ville, amplifié par la mondialisation de l'emploi, de moins en moins d'habitants de la ville connaissent, par expérience directe ou indirecte, l'activité portuaire. Si, donc, la plupart des projets de réhabilitation de ces espaces délaissés part du présupposé de l'antagonisme entre activité portuaire et économie de la culture, et s'apprête à substituer l'une par l'autre, la longueur des processus de transformation économique des espaces en question ainsi que la « tenue » effective des activités maritimes amène à s'interroger sur l'efficacité de ce modèle de développement⁶.

Dans la dialectique entre images opposées – celle du « passé » industriel et portuaire et celle de l'« avenir » touristique et culturel – je propose ici d'étudier l'émergence de tentatives se situant à l'extérieur

2 Les interprétations « à l'europpéenne » du concept de « classe créative » – que l'on retrouve facilement dans le discours public des collectivités – se sont focalisées sur le domaine de la culture bien plus que dans les travaux originaires de R. Florida.

3 Cela produit des paradoxes : en est un exemple celui du Port marchand de Liverpool, qui depuis 2012 est inscrit sur la liste du patrimoine Unesco en péril, suite à l'approbation par le City Council d'un projet de réaménagement des docks dont le but était justement de réhabiliter ces espaces délaissés.

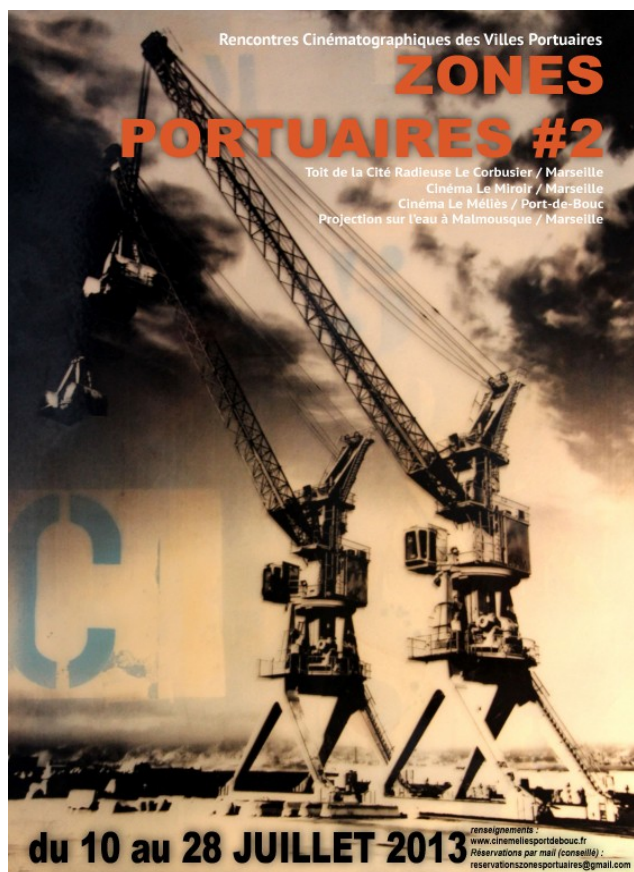
4 Pour reprendre l'exemple marseillais : « Porté par le titre de capitale européenne de la culture 2013 (remporté en 2008), le territoire Marseille Provence multiplie les investissements culturels : un milliard d'euros est en effet investi dans une quarantaine de projets sur l'ensemble du département pour la période 2009-2020. [...] Rappelons que les investissements culturels sont porteurs de retombées économiques : en 2006, l'exposition Cézanne qui a attiré 450 000 visiteurs a généré un apport supplémentaire de 62 M€ dans l'économie locale ». (source : Chambre de Commerce et d'industrie de Marseille, *Investissements réalisés ou annoncés au sein de la métropole Marseille Provence - Point à SEPT. 2009*, septembre 2009)

5 Comme l'expliquent bien dans leurs études Eckert, Grossetti et Martin-Brelot (2012), Benhamou (2004) ou Glaeser (2005), la corrélation entre intensité culturelle et performance économique des villes reste à démontrer.

6 Dans un article publié en 2002 dans *l'Humanité*, Marcel Roncayolo parle de l'évolution du projet d'Euroméditerranée à Marseille : « Les bassins marseillais tenaient mieux le coup que prévu. L'idée de maintenir le port avec le développement du trafic containers léger, en profitant de la croissance du marché des croisières, a fait son chemin. Finalement, le port est aujourd'hui confirmé dans sa

de la dichotomie : les actions concrètes, bien qu'éphémères, de retissage du lien entre ville et port⁷. Les festivals que je vais analyser⁸ partent, en effet, de la création artistique pour questionner tant le détachement historiquement avéré que sa continuation à nos jours, sous la forme de l'opposition de l'industrie traditionnelle et de la culture.

« Zones portuaires »



Affiche de l'édition 2013 du festival « Zones portuaires », (Zones Portuaires, 2013)

Né en 2012, *Zones portuaires* se déroule chaque année, en juillet, à Marseille et dans sa région. La manifestation se conçoit comme occasion de rencontre entre ville et port à travers, mais pas exclusivement, le langage cinématographique. Comme l'explique son directeur-programmateur, Emmanuel Vigne, « Un festival constitue un pivot autour duquel de nombreuses actions peuvent être engagées. Celles-ci s'inscrivent dans une perspective tournée vers l'avenir, qu'il s'agisse de valorisation du patrimoine, de soutien à la création, de réflexions thématiques, de rencontres. Il ne s'agit pas ici de créer un festival de plus, mais bien de fabriquer un médium qui permette d'explorer les relations entre une problématique – les villes portuaires du monde, un art – le cinéma, et un public. Un festival pour connaître, comprendre, voir, mais fonction. On a compris qu'il fallait non pas une politique d'offres de bureaux en blanc, mais d'abord une politique d'accueil d'activités nouvelles et d'emplois ». (source : « Marseille, il était une fois un port », *l'Humanité*, 7/12/2002).

⁷ Il existe des cas de rapprochement avec la mer : par exemple, « Septembre en Mer » à Marseille. Cependant, ces initiatives tendent à valoriser l'aspect naturel de la mer plutôt que l'activité portuaire et ne s'insèrent donc pas dans la même ligne d'action.

⁸ Ce travail est issu d'une partie de la recherche réalisée dans le cadre de ma thèse. Il s'appuie notamment sur le terrain effectué à Gênes et à Marseille entre 2012 et 2014 par les méthodes de l'observation participante, des entretiens structurés, semi-structurés et informels réalisés avec les organisateurs, les bénévoles, les salariés, les artistes, les publics des deux festivals, sur l'analyse des projets de réaménagement urbain et des entretiens structurés avec leurs concepteurs, et les responsables des directions d'Urbanisme et de la Culture des deux villes.

aussi se laisser emporter par la fascination que provoque la rencontre du cinéma et de ces zones portuaires »⁹. La programmation s'articule autour d'une dizaine de projections qui sont proposées dans des endroits « insolites », en dehors des circuits cinématographiques habituels : par exemple, le toit de la Cité Radieuse du Corbusier – bâtiment construit comme un paquebot, dont le toit serait donc le pont –, en partenariat avec l'association des habitants de l'U.H. Le Corbusier, ou la projection sur l'eau à Malmousque. Les projections de films et de documentaires s'accompagnent de concerts et de débats¹⁰.

Comme le montre l'affiche, l'accent est mis sur le port, en tant qu'élément d'inspiration des cinéastes – et des artistes, en général – qui aurait produit un imaginaire commun aux villes portuaires. Cet imaginaire est à la fois interprété et influencé par le septième art. Pourtant « le port – continue E. Vigne – n'a rien d'abstrait, l'imaginaire procède de lieux tout à fait réels et le basculement opère ailleurs, dans une réalité urbaine protéiforme ». Les titres proposés au cours de la manifestation suivent deux axes principaux : d'une part, la projection d'œuvres cinématographiques patrimoniales, rares ou inédites liées aux villes portuaires internationales, d'autre part la création d'œuvres originales directement commandées par l'équipe de ces rencontres et puisant également dans des archives INA (partenaire de la manifestation). Le projet va, en effet, au-delà des seules projections et propose un travail d'archivage et de création réitéré chaque année avec une ville partenaire différente – les premières concernées devraient être Gênes, Shanghai, Baltimore, Valparaiso. « Outre l'ambition de créer, au fil des éditions, une archive des villes portuaires – explique E. Vigne – l'enjeu sera de proposer un véritable travail sur la mémoire et sur cette matière cinématographique ». Dès la première édition « monographique », le festival demande à des cinéastes de réaliser des œuvres originales, « afin d'aborder l'étendue du motif portuaire, que ce soit dans ses dimensions culturelles et sociales ou dans l'imaginaire véhiculé par les ports ».

À la troisième édition, en 2014, *Zones portuaires* a confirmé ces objectifs d'exploration des liens entre ville et port et poursuit sa recherche, dans le langage du cinéma, avec et pour le public, « l'espace de projection se découpant, comme une mise en abîme, sur la ville devenue arrière-port »¹¹.

Festival del Porto



Affiche de l'édition 2014 du « Festival del Porto » (Festival del Porto, 2014)

⁹ Entretien avec l'auteur

¹⁰ Parmi les auteurs dont les œuvres ont été exposées : Joris Ivens, Jean Rouch, Alain Tanner, Ken Loach, Tariq Teguaia, Raoul Ruiz. Parmi les rencontres, on retiendra celle avec l'architecte Rudy Ricciotti (auteur du projet du MuCEM à Marseille) autour de l'architecture dans les zones portuaires.

¹¹ Projet de l'édition 2014 du festival « Zones portuaires ».

Le *Festival del porto* de Gênes naît en 2013 lorsque la Fondation Muvita, qui gérait, à l'époque, l'espace portuaire du phare de la ville pour le compte de la Province de Genova, s'implique dans le projet « Ports et Identités – Porti »¹² (Programma Operativo Italia-Francia Marittimo 2007-2013). Ce projet prévoit le déroulement d'une série d'actions pour valoriser la relation ville – port et pour intégrer des espaces urbains attenants au port. Parmi ces actions, la réalisation d'un prototype de « festival du port » était envisagée, comme l'explique l'organisatrice du festival, Carmen Giordano :

« La Fondation avait déjà proposé à la Province d'ouvrir le parc autour du phare, de même que les années passées, pour y abriter des pièces de théâtre. Lors de l'implication dans le projet Porti et donc dans la perspective de réaliser, en 2014, un festival du port, on a pensé faire en sorte que le spectacle en question – 100 % Portuali, de la compagnie *La Pozzanghera* – devienne une sorte d'avant-première de ce que, l'année suivante, aurait été la première kermesse dédiée à la *portualité* »¹³.

Le festival a donc été réalisé avec un appel à projet adressé aux compagnies théâtrales locales – faute de ressources financières pour soutenir des déplacements d'autres régions – auxquelles on demandait de concevoir des spectacles portant sur le thème du port. Les trois pièces sélectionnées¹⁴, avec un spectacle déjà présenté en 2013 en avant-première, mettaient en scène tout ce qui se passe au-delà des barrières entre ville et port. À l'honneur étaient les métiers de l'activité portuaire, les départs des navires d'hier et aujourd'hui, l'idée étant de « permettre aux habitants de se rapprocher des zones portuaires afin de donner des bases au dialogue avec un monde encore peu connu et apprécié, tel que l'est la communauté portuaire »¹⁵. Les spectacles se déroulaient dans les fortifications autour de la Lanterna, qui abritent le Musée. Le public pouvait ainsi au même temps familiariser avec la structure et avec les thématiques abordées sous la forme théâtrale.



Le public du Festival del Porto dans le Museo della Lanterna de Gênes (De Caro, 2014)

12 Le projet Porti « Ports et Identité » dérive d'un projet nommé Portu « Ports et territoire urbain » qui a été réalisé par les régions Toscane, Ligurie, Sardaigne et Corse dans le cadre du programme de coopération transfrontalière Italie - France Maritime 2007 - 2013. La relation entre les villes et les ports constitue le cœur du projet, à partir de la perspective du travail, de l'environnement et de l'identité culturelle de la ville par rapport à l'arrière-pays, ainsi que du rôle des ses « acteurs » (travailleurs, opérateurs économiques et culturelles) en tant qu'interprètes du modèle ville-port et de son potentiel de transformation.

13 Entretien avec l'auteur, traduit de l'italien.

14 *Cluster : azioni di porto* de la compagnie Bambù, *Las otras Italías*, du Teatro delle Formiche, *Portati dal Vento*, de Teatro Ziben.

15 *Ibidem*

Les difficultés de gestion d'une programmation culturelle dans un espace portuaire ont créé des contraintes et posé des problèmes non négligeables aux organisateurs, au point que le Festival a risqué, presque jusqu'au dernier moment, l'annulation. L'ensemble de l'espace dépend en effet de plusieurs acteurs : la Province de Gênes, la municipalité de Gênes, l'Autorité Portuaire et la Marine Militaire. Cette gestion complexe permettrait, potentiellement, des ouvertures inhabituelles. La Province ne pouvant pourtant plus assumer, depuis le mois de juillet 2014, les dépenses liées à l'accessibilité publique du lieu, la Fondation Muvita, qui le gérait pour son compte, a recédé le contrat de gestion et a cherché d'autres endroits qui auraient pu abriter le Festival. Il était, cependant, trop tard pour obtenir les autorisations nécessaires pour accéder à d'autres espaces et la réalisation du Festival demeurait incertaine. L'ouverture (habituelle et inhabituelle, selon les accords avec l'Autorité Portuaire, la Province et la municipalité de Gênes) des espaces du parc et du musée a été enfin garantie par une association de bénévoles (Giovani Urbanisti – fondazione Labò), qui en accord avec la municipalité de Gênes et la Mairie de Secteur a obtenu l'autorisation de rendre l'espace accessible au public. La suite du projet du *Festival del Porto* est donc liée à la possibilité à la fois d'obtenir des financements pour sa réalisation et d'avoir accès à des zones qui ne sont pas d'habitude ouvertes au public. Le festival cherche exactement à franchir ces barrières, pas seulement de manière symbolique. Il essaie de permettre au public d'accéder à des lieux normalement non ouverts.

Conclusion

La naissance presque contemporaine des « festivals du port », en parallèle avec une typologie d'actions « légères » telles que le sont, par exemple, celles promues par le projet « Ports et Identités – Porti »¹⁶, laisse envisager l'émergence d'une nouvelle approche de la relation entre ville et port. Si le paradigme le plus répandu dans les opérations de réaménagement des dernières décennies a tendance à voir l'espace urbain et l'espace portuaire comme mutuellement exclusifs, en faveur d'un rapport à la mer qui se limite à sa contemplation et voit l'activité industrielle comme une interférence, l'intervention « éphémère » des festivals dans ou sur les zones portuaires pourrait se révéler plus bouleversante que des opérations urbanistiques. Ces initiatives qui mettent en scène, sous des langages artistiques reconnus, le travail quotidien au sein de l'enceinte des ports contribuent au franchissement des barrières, administratives ainsi que symboliques, entre les territoires de la ville et du port. Elles aident en effet à rendre à nouveau familier pour les habitants un aspect de la vie urbaine qui, surtout depuis l'avènement de l'ère des conteneurs, est devenu de moins en moins connu. Ce franchissement ne s'opère pas sans difficultés : l'objectif n'est pas, d'ailleurs, de faire de la ville et du port une unité – ce qui serait irréaliste – mais de multiplier les occasions de rencontre et la connaissance respective de ces deux mondes. Il ne suffit pas, dans cette optique, de faire que le port abrite des manifestations culturelles (comme c'est le cas, par exemple, au festival Les Escales à Saint-Nazaire), mais de mettre le port même au centre du discours, avec la création d'un genre nouveau. Un genre qui se différencie autant des opérations de rénovation urbaine que des « fêtes » du port – comme le célèbre « Anniversaire du Port » à Hambourg ou la « Fête du Port » d'acabit ludique et gastronomique que l'on retrouve dans plusieurs villes côtières. Loin de voir la culture et l'industrie comme des enjeux qui s'opposent, ces initiatives assument l'interdépendance des deux sphères et essayent de la traduire, spatialement, dans des pratiques de fréquentation. Cette fréquentation, occasionnelle et réglementée selon le cadre normatif de chaque espace, pourrait devenir, suite à ces expériences, de plus en plus commune. Ce genre d'approche, plus respectueuse des éléments qui concourent à former l'identité de la ville, rend compte de son histoire, sa mémoire, et en même temps n'exclut pas les potentialités de la culture en tant qu'enjeu également économique. Toutefois, il ne réduit pas la culture aux profits qu'elle peut effectuer, en la posant, au contraire, au centre d'une opération qui se veut, plus ou moins consciemment, sociale. La notion de « culture » ici évoquée ne pose pas, en effet, une opposition entre une acception « élitiste » et une acception « populaire », par le fait que des activités quotidiennes, qui font partie de la réalité ordinaire de la ville, deviennent le sujet d'œuvres artistiques reconnues comme légitimes. L'iconographie des affiches met en valeur les instruments de l'activité portuaire – des grues, des conteneurs en premier plan – en les reconnaissant comme éléments du patrimoine urbain : on est bien loin des opérations qui essaient plutôt de

¹⁶ Il s'agit, par exemple, d'une signalétique renouvelée ou du soutien à la réalisation de vidéo thématiques.

les cacher, afin de construire une image plus acceptable selon les canons esthétiques plus communs. Les changements qui se sont produits au niveau urbanistique et infrastructurel au sein des villes portuaires suite à la désindustrialisation ont souvent provoqué un effacement partiel de leur identité et un renforcement de ce genre d'oppositions : la recherche d'une nouvelle image paraît produire moins de conflits et de schizophrénies si elle intègre, plutôt qu'oppose, les différentes dimensions qui caractérisent la ville dans toute sa complexité.

MARIA ELENA BUSLACCHI

Maria Elena Buslacchi est doctorante en Sciences Sociales (Histoire – Anthropologie) en co-tutelle entre l'Université de Gênes et l'EHESS – Centre Norbert Elias de Marseille. Ses thèmes de recherche sont les politiques culturelles et leur impact social, les grands événements, les villes portuaires et le réaménagement des *waterfronts*.

Bibliographie

- Benhamou F., 2004, *L'Économie de la culture*, Paris, La Découverte.
- Eckert D., Grossetti M. et Martin-Brelot H., 2012, « La classe créative au secours des villes ? », *La Vie des idées*, 28 février 2012.
- Evans G., 2005, « Measure for Measure : Evaluating the Evidence of Culture's Contribution to Regeneration », *Urban Studies*, 42, 5/6, pp. 1-25.
- Florida R., 2002, *The Creative Class : And How it's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York, Basic Books.
- Glaeser E., 2005, « Review of Richard Florida's The Rise of the Creative Class », *Regional Science and Urban Economics*, 35, 5, Elsevier, pp. 593-596.
- Hall P., 1993, « Waterfront : a new urban frontier », in Bruttomesso Rinio (dir) *Waterfront : a new frontier for cities on water*, Venice, Centro Internazionale Città d'Acqua, pp. 12-20.
- Hoyle B., 1990, *Port Cities in Context : the Impact of Waterfront Regeneration*, Londres, Transport Geography Study, Group Institut of British Geographers.
- Landry Ch., Bianchini F., 1995, *The Creative City*, Londres, Demos.
- Montaner J.M., 2006, « Le modèle Barcelone », *La Pensée du midi*, 2, 18, pp. 16-20.
- Prelorenzo C., 2011, « La ville portuaire, un nouveau regard. Évolutions et mutations », *Rives méditerranéennes*, 2, 39.
- Soriani S., 1998, « Riutilizzazione del waterfront urbano e transizione postindustriale delle città portuali. Problemi, prospettive e rilievi critici », *Rivista Geografica Italiana*, CV, 4, Firenze, Società di Studi Geografici, pp. 535-582.