

Urbanités

#4 - Novembre 2014 - Repenser la ville portuaire

Pour son quatrième numéro, la revue *Urbanités* a décidé de s'intéresser à la ville portuaire. Le port est très souvent une ville. Une ville d'échanges et de syncrétisme autour d'une culture de la mer et du voyage. Entre les chants des marins et les trafics, certaines professions y trouvèrent un épanouissement (des conserveries aux maisons closes) et la culture urbaine portuaire offre une profondeur historique, mais aussi un mode d'habiter particulier.

D'un simple abri naturel ou artificiel pour les navires, le port est devenu une infrastructure de transports particulièrement complexe, assurant aujourd'hui l'inscription des plus grandes métropoles dans les réseaux de la mondialisation (Shanghai, Singapour). Les va-et-vient de navires de plus en plus grands et l'extension des surfaces portuaires malgré les contraintes et obstacles naturels ne semblent plus avoir de limites technologiques ou spatiales.

Le gigantisme portuaire face à la ville

Les ports et les façades portuaires organisent les échanges mondiaux. Les espaces portuaires n'ont cessé de s'adapter aux nouveaux navires et aux nouveaux modes de transports maritimes (du vrac au conteneur). Il s'agit de questionner des ports toujours plus grands, gagnant de l'espace sur la mer ou sur les terres, inscrivant toujours plus loin la marque de l'homme et de ses activités. Ces espaces portuaires, en perpétuelle mutation, sont à étudier à toutes les échelles, de l'échelle mondiale des échanges, à la très grande échelle du port lui-même, entre terminaux, voies ferroviaires et espaces de triage, quais, digues et jetées.

Ce quatrième numéro serait l'occasion de revenir sur des trajectoires de villes portuaires, aussi bien inscrites dans une perspective historique que géographique. S'interroger sur le maintien, le déclassement ou la montée en puissance des ports dans le contexte de la mondialisation pourrait offrir de beaux portraits de villes portuaires. En amont, certaines villes portuaires fluviales peuvent également permettre d'interroger les liens entre villes maritimes/villes fluviales et entre terre et mer.

Il s'agit de s'interroger sur les nouvelles activités des ports et l'évolution de leur rapport au territoire (activités *port related* et *port specific*). L'ouverture sur le lointain et aujourd'hui sur la mondialisation implique l'apparition de nouvelles formes urbaines et portuaires (clusters portuaires)¹, mais ne doit pas faire oublier les petites villes portuaires, parfois uniquement tournées vers des activités touristiques de plaisance ou de pêche côtière.

¹ Verdol M., 2012, « Réforme portuaire et construction territoriale en France : vers la constitution de clusters portuaires. Le cas du Havre. », Communication au colloque de l'ASRDLF, juillet 2012.

Effacement portuaire, renouveau urbain ?

Que deviennent les ports, s'ils ne sont plus ports ? Ce quatrième numéro s'intéresse en effet aux villes portuaires dans leur ensemble. Il s'agit d'interroger leur fonction portuaire, mais également de la dépasser. La désindustrialisation, la déconcentration des activités et la mondialisation ont pu condamner des villes à abandonner leurs installations portuaires, laissant des espaces vacants. Certaines villes portuaires relèvent aujourd'hui le défi. Les stratégies de revalorisation urbaine des anciens espaces portuaires, de la revalorisation des fronts de mer ou des docks à la transformation de conteneurs en logements étudiants, sont autant de politiques visant à requalifier, redynamiser et repenser les villes portuaires. Si être un port est un atout urbain, ne plus être un port n'est pas une condamnation économique.

Un lieu de syncrétisme culturel

De la chanson de Jacques Brel sur le port d'Amsterdam à la saison 2 de *The Wire*, le port est un motif culturel indéniable. Sa diversité, liée à l'intensité des échanges et des mobilités humaines, donne lieu à une culture urbaine portuaire. Une culture qui oscille entre le légal et l'illégal, le formel et l'informel, le plaisir et le déplaisir. Les pratiques portuaires sont multiples et s'inscrivent dans cette ambivalence aux limites floues : trafics, prostitution, migrations. La question de leur inscription dans les espaces portuaires (sont-ils spécifiques à ces espaces ou quelles formes prennent-ils dans ces espaces ?), ainsi que la question de leur régulation semblent centrales. Lieu interlope, le port est aussi le creuset de cultures maritimes aujourd'hui mises en valeur : le MuCEM² de Marseille, le MAS³ d'Anvers installé sur les anciens docks. Les villes portuaires deviennent les vitrines de cette culture devenue un enjeu touristique.

Des infrastructures portuaires à la ville portuaire ; des porte-conteneurs aux musées ; des échanges aux trafics ; des marins aux touristes. La ville portuaire offre une diversité géographique, historique, sociologique, culturelle et politique que nous souhaitons aborder dans le quatrième numéro d'*Urbanités*.

MODALITES DE SOUMISSION

La proposition comprendra un résumé d'une page maximum (notes comprises, Times New Roman 12, interligne normal). Elle devra énoncer une problématique de recherche claire, ainsi que les axes que l'article abordera s'il est retenu. Elle précisera les nom, prénom, statut et email de l'auteur.

Elle est à renvoyer à l'adresse suivante : revue.urbanites@gmail.com

CALENDRIER PREVISIONNEL

Retour des propositions : 1^{er} juin 2014

Acceptation du comité de rédaction : 15 juin 2014

Retour des articles complets : 24 août 2014

Publication du dossier : 10 novembre 2014

² Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée.

³ Museum Aan de Stroom.