



Histoire(s) de villes

par Gabriel Ehret

Deux livres signés Pierre Gras font pénétrer le lecteur en profondeur dans l'histoire de quatre métropoles depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Pour Rome, c'est à travers ses mutations politiques comme urbanistiques, culturelles comme sociales. Côté Gênes, Le Havre et New York, l'auteur démêle les récits que tissent leurs élus afin de motiver habitants et investisseurs.

C'est en parcourant des villes à travers le monde, en promeneur attentif aux lieux et aux hommes, que Pierre Gras, journaliste et historien de formation, a collecté une grande partie du matériau employé dans ses nombreuses publications, livres et articles pour les médias d'urbanisme, dont la revue du même nom. Leurs autres sources sont liées aux travaux de recherche qu'il a menés comme consultant sur des politiques d'aménagement territorial et urbain puis, de 2012 à 2019, comme enseignant-chercheur à l'école d'architecture de Lyon et, aujourd'hui encore, en tant que chercheur associé au laboratoire LAURE (ENSAL-CNRS). *Mettre en récit l'urbanité des métropoles portuaires* est ainsi issu de la thèse en histoire urbaine qu'il a achevée en 2018. Une telle démarche plurielle fait que cet ouvrage et *Une autre Rome* entremêlent l'analyse documentée et experte à la narration sensible, en déroulant de l'après-seconde guerre mondiale à aujourd'hui les mutations vécues par quatre cités, Gênes, Le Havre, New York et Rome. Si l'auteur a choisi les

trois premières, parmi les multiples lieux qu'il a arpentés, pour être les protagonistes d'un livre sur des villes portuaires, c'est en raison des "décalages qu'elles proposent, tant en termes d'échelles que d'héritages urbains", et pour l'exemplarité des "grands récits" déployés par chacune d'elles.

Récits et recompositions urbaines

À Gênes, au Havre et à New York, le changement de millénaire s'est en effet accompagné d'un grand discours officiel porté par les élus locaux et des partenaires privés, avec le relais de l'autorité portuaire dans les deux premiers cas. La narration devait mobiliser les acteurs locaux et galvaniser les populations devant le déclin du port, en valeur absolue ou en part relative face aux concurrents géants que sont Rotterdam, Anvers et Hambourg, et plus encore Shanghai et Singapour. À Gênes, le slogan était la commémoration du 500^e anniversaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, né en Ligurie, qui permit de déclencher au



Le port et la ville de Gênes.
Mettre en récit l'urbanité...
Ph. © Pierre Gras.

début des années 1990, avec l'intervention financière du secteur privé et de l'État, une série d'opérations de réhabilitation et de nouveaux équipements culturels ou ludiques au sein du port historique désaffecté. Renzo Piano, figure du héros génois au même titre que Colomb, fut maître d'œuvre de la plupart d'entre elles, après avoir conçu le programme général de recomposition de ce quartier du Porto Antico, qui jouxte le cœur patrimonial de la cité.

Du Waterfront new-yorkais à la Seine Gateway

À New York, la formule magique était la "nouvelle frontière" à conquérir, après le Far West du XIX^e siècle : il s'agissait du front maritime et fluvial de Big Apple, largement laissé à l'abandon après les suppressions ou transferts des activités portuaires et industrielles qui s'y étaient succédé depuis les années 1950. À côté de l'inévitable transformation d'usines et entrepôts en copropriétés aisées ou bureaux, et de l'arrivée de bars, restaurants et cinémas tout aussi inéluctables en ces lieux de gentrification, une part du *waterfront* a muté

en grands parcs et espaces publics dont l'aménagement commence à intégrer le facteur inondation, pour parer aux ouragans et à la montée du niveau de la mer. Au Havre enfin, le récit exaltait la reconstruction, menée suite aux destructions de 1944, selon la geste moderniste déclinée par Auguste Perret, et s'appuyait sur le classement au Patrimoine mondial de l'Unesco intervenu en 2005. Trois ans après émergeait une deuxième dimension du récit havrais : l'inscription de la cité dans l'axe de la Seine, par son rapprochement économique et urbanistique avec Rouen et Paris. En 2011 s'engageait Seine Gateway, démarche partenariale¹ visant à faire de la vallée un territoire des flux, à haut niveau de services pour les entreprises et les personnes. En 2012, pour peser face aux ports nord-européens, les autorités portuaires du Havre, de Rouen et de Paris fusionnèrent leurs activités en une structure commune. En 2016, cette dernière et les trois villes lancèrent l'appel à projets "Réinventer la Seine", dont on a annoncé un an après les vingt équipes lauréates, devant réaménager trente-cinq sites selon "des usages innovants, afin de renforcer l'attractivité" des trois agglomérations. Depuis, la concrétisation des divers projets suit des rythmes bien inégaux.

1 - Agences d'urbanisme de la région havraise et de l'Axe Seine, les ports (dont Le Havre, Rouen, Paris), Voies navigables de France, Régions de Haute- et Basse-Normandie, Logistique Seine Normandie.



New York Brooklyn Bridge Park.
In *Mettre en récit l'urbanité...*
Ph. © Pierre Gras.

Mondialisation et résistances populaires

L'explosion du commerce mondial repose sur le transport maritime par conteneurs, qui a achevé le transfert des ports hors du cœur ancien des villes, en des sites de plus en plus automatisés. Par ces facteurs - flux continus, conteneurisation, standardisation des sites -, les agglomérations portuaires, "portes du monde" comme l'écrit Pierre Gras, sont plus que d'autres happées dans la mondialisation. Les flux l'emportant sur la cohésion interne des territoires, une telle cohésion est précisément ce que cherchent à recréer les grands récits élaborés. La question centrale se trouve là : de tels exemples de *storytelling*, basés sur des singularités locales, réinsufflent-ils vraiment de l'identité aux cités les portant ? Ou inversement, parce qu'ils visent à hisser celles-ci dans le concert des métropoles, à l'aide notamment de starchitectes, les poussent-ils plus au fond encore de la globalisation ? C'est ce que l'auteur examine, à travers édifices et espaces publics produits dans ce cadre. Ainsi pointe-t-il, au Havre, le "packaging parking-shopping-loisirs" assez normalisé opéré sur les docks Vauban,

qui subsistaient d'avant les destructions de 1944. Au sein du Porto Antico génois recomposé par Piano, il note à propos du viaduc autoroutier resté en place : "Seule sa présence témoigne d'un passé moins glorieux [...] elle atteste cette dualité caractéristique entre des espaces transformés, lissés et livrés aux marchands, et des espaces résistants, fussent-ils disgracieux." De résistance, il est aussi question ailleurs dans l'ouvrage : celle d'une part notable des populations, et ici Rome rejoint New York. Depuis les années 1970-1980, en des secteurs entiers de cette dernière, dont beaucoup avaient été liés à l'activité portuaire, les communautés d'habitants pauvres ont permis d'éviter trop d'abandons de maisons et boutiques, en bonifiant le voisinage et en installant des commerces de proximité. Au début des années 2010, ces *communities*, où les Hispaniques s'affirment à côté des premiers militants afro-américains, viennent bousculer le récit du *waterfront* à reconquérir porté par le maire Michael Bloomberg. Elles réclament un accès à l'eau plus démocratique, des reconversions

Une autre Rome détaille au chapitre 33 comment les immigrants pauvres, principalement roumains, philippins, bangladais, indiens et chinois, représentant aujourd'hui 11 % des habitants du Latium, forment depuis les années 2000 le principal ferment de renouvellement du paysage urbain romain. Selon les observations des chercheurs de deux départements de l'université Roma Tre, "la diversité culturelle des occupants [un certain nombre de ces immigrants habitent sans titre des logements vacants], leurs formes d'appropriation et le développement de leurs activités régénèrent les quartiers, par de nouvelles relations de voisinage dans des parties de la ville où elles n'existaient plus". Leurs revendications pour un habitat décent ont d'abord été intégrées par les collectifs de militants italiens, nés trente ans auparavant devant l'absence de construction de logements sociaux malgré le miracle économique que le pays avait connu dans l'après-guerre.

Le désordre admirable de la Ville éternelle

Autour de Rome s'était ainsi bâtie une ceinture d'habitat sans autorisation. La gauche démocrate qui dirigeait Rome de 1993 à 2008 a accédé aux demandes des collectifs et leur a cédé des immeubles vacants dans la cité même ; certains propriétaires privés se sont engagés à ne pas déloger les occupants. Ainsi installés en des quartiers anciens tel l'Esquilin, les immigrants, élaborant des liens du quotidien avec la population locale, reconvertissent des lieux abandonnés du fait de l'évolution des modes de vie des Italiens : un local vide mute en salon de thé marocain, un espace vert délaissé devient parc où convergent les pique-niqueurs du dimanche, des parkings se font marchés temporaires de produits traditionnels... Comment résumer *Une autre Rome*, embrassant soixante-dix ans d'histoire

que furent, d'abord, les municipalités communistes (1976-1985) - restaurant le patrimoine, piétonnisant la zone archéologique centrale, rapprochant banlieues et centre par un réseau de métro mais échouant à maîtriser la croissance de l'agglomération -, puis les municipalités de centre gauche (1993-2008). Celles-ci ont amplifié le réseau de métro et redonné vie au réseau ferré régional, mais aussi achopé sur la consommation effrénée des sols agricoles. Sous le mandat du berlusconiste Gianni Alemanno (2008-2013), le plan original visant à faire des énergies renouvelables le levier du développement métropolitain n'a guère produit de concrétisations.

Aujourd'hui encore, Rome offre un "désordre admirable", par manque d'efficacité des services urbains. S'y greffent moult expressions connues de la globalisation des villes (en cela aussi, Rome rejoint New York) : oripeaux du tourisme indifférencié (Airbnb, bars à vin, boutiques de vêtements de marques internationales...), appel aux starchitecte activités "technopolitaines" à forte valeur ajoutée (design et conception, numérique, fonds de pension...). Il est en revanche deux traits par lesquels Rome a une façon bien particulière de se faire cité mondialisée. L'un maléfique : l'emprise de la mafia, notamment dans le marché des ordures, dont Pierre Gras, quand on l'en entretient, dit qu'elle mêle la ville à l'internationalisation des flux financiers. L'autre salutaire : c'est l'immigration massive, multiculturelle, avec les nouvelles pratiques urbaines qu'elle crée.

• Pierre Gras, *Mettre en récit l'urbanité des métropoles portuaires*, Rennes, Presses universitaires de Rennes 2020, 245 p., 24 €.

• Pierre Gras, *Une autre Rome*, Lyon, Libel, 2021, 288 p., 21 €.