



Les Cultures
du paysage portuaires.
Divergences
et convergences
entre port et ville
The Cultures of Port Landscapes.
Differences and Similarities
between Port and City

This article discusses the cultural dimension of the port landscape and in particular offers a comparative analysis of the landscape that the port builds for its own ends and the landscape that is perceived and sought by the citizens.

Culture

First of all, it is important to remember that culture is not limited to the arts, to literature and to knowledge. Anthropologists and sociologists generally insist on this fact because, too often, we tend to consider only highbrow intellectual manifestations as culture.

In 1982, in Mexico, UNESCO defined culture as the following: "In its widest sense, culture may now be said to be the whole complex of distinctive spiritual, material, intellectual and emotional features that characterize a society or a social group. It includes not only the arts and letters, but also modes of life, the fundamental rights of the human being, value systems, traditions and beliefs." (Declaration of Mexico, 1982)

On this basis, the French landscape architect Guy De La Personne could make the consideration that "Landscape is above all a cultural fact because if the perception of an individual depends on his personal sensibility and biology, it also and above all depends on his cultural and social references". These references in turn are determined by his social position. "A farmer or a sailor do not view their work venues the same way tourists do."¹

On his part, Marcel Roncayolo states that "Mental representations define the city as fully and perhaps more than material structures, by giving them meaning."² But "material structures" are not outside of culture and mental representations, they are an important expression of them, so that we might propose to "read" them by means of concrete constructions.

A. Specific Cultures

Though there are specificities in each of the two cultures, port and city, it is hard and even fallacious to dwell too heavily on the difference. Hard because the culture of a group is a practically undecipherable construction, Claude Lévi Strauss spoke of a "skillful bricolage" of knowledge, memories, images, behaviour, aspirations, a construction that is the result of the experience acquired by each individual as much as the strategies linked to the social circles he belongs to. Port culture, like industrial culture or commercial culture, is an organic component of city culture, especially in port cities.

On the other hand, and in particular in port cities, whether Marseilles or Barcelona, Shanghai or Dakar, city culture bears a strong imprinting from the representations of the sea and port worlds, circulated and conveyed by its actors, dockers, sailors, stevedores, passers-through...

There are however diverging ways of seeing and doing things between users of the port and users of the city. It is therefore important to construct a table of these differences though they are currently tending to diminish, bridging the gap.

Cet article porte sur les dimensions culturelles du paysage portuaire et en particulier sur la confrontation entre le paysage que le port construit à ses propres fins et celui qui est perçu et désiré par les citoyens.

Culture

Il faut tout d'abord rappeler que la culture n'est pas limitée aux arts, à la littérature et aux connaissances. Tous les anthropologues et sociologues insistent sur ce fait car on a, trop souvent, tendance à ne retenir comme culture que les manifestations intellectuelles fortement valorisées.

En 1982, à Mexico, l'UNESCO donnait la définition suivante de la culture: "Dans son sens le plus large, la culture peut aujourd'hui être considérée comme l'ensemble des traits distinctifs, spirituels et matériels, intellectuels et affectifs, qui caractérisent une société ou un groupe social. Elle englobe, outre les arts et les lettres, les modes de vie, les droits fondamentaux de l'être humain, les systèmes de valeurs, les traditions et les croyances". (Déclaration de Mexico, 1982)

Un paysagiste français, Guy De La personne, pouvait de ce fait considérer que "Le paysage est avant tout un fait culturel car si la perception d'un individu dépend de sa propre sensibilité et de sa biologie, elle dépend aussi et surtout de ses références culturelles et sociales". Des références qui à leur tour sont induites par sa position sociale. "Un agriculteur ou un marin ne regardent pas leurs sites de travail comme un touriste"¹.

Pour sa part Marcel Roncayolo considère que "Les représentations mentales définissent la ville autant et sans doute plus que les structures matérielles, en leur donnant un sens"². Mais les "structures matérielles" ne sont pas hors de la culture et des représentations mentales, elles en sont une importante expression, aussi nous nous proposons de les "lire" au travers des réalisations concrètes.

A. Cultures spécifiques

S'il y a du spécifique dans chacune des deux cultures, portuaire et citadine, il est difficile et fallacieux de marquer trop fortement la différence. Difficile car la culture d'un groupe est un montage pratiquement indéchiffrable, Claude Lévi Strauss parlait de "bricolage savant", de savoirs, de souvenirs, d'images, de comportements, d'aspirations, un montage qui relève tout autant de l'expérience vécue de chaque individu que de l'héritage et des stratégies liés à ses cercles sociaux d'appartenance. Fallacieux car il n'y a pas de véritable extériorité d'une culture par rapport à l'autre. La culture portuaire, comme la culture industrielle ou la culture commerciale, est une composante organique de la culture citadine, en particulier dans les villes portuaires. De l'autre côté, et en particulier dans les villes portuaires, la culture citadine que ce soit à Marseille ou Barcelone, à Shanghai ou Dakar, est fortement imprégnée de représentations issues de l'univers maritime et portuaire, diffusées et transmises par ses acteurs, dockers, navigateurs, aconiers, transitaires...

Il y a cependant des manières de voir et de faire qui divergent en partie entre les usagers du port et ceux de la ville. Il est donc important de dresser le tableau de ces différences même si elles tendent aujourd'hui à s'estomper, à se rapprocher.

Claude Prelorenzo



Harumi. Un terminal passagers conçu comme une oeuvre d'op art

Osaka. La présence de la culture architecturale et muséale à Tempozan. Architecte Tadao Ando

Harumi. A passenger terminal conceived as a work of op art

Osaka. The presence of the architectural and museum culture at Tempozan. Architect Tadao Ando.

Le port décoré

Comme pour les autres systèmes industriels (manufactures, arsenaux, greniers), l'urbanisme et l'architecture du port seront jusqu'à la fin du XVIII^e siècle traités peu ou prou comme les édifices civils. L'ornement y est obligatoire car il doit exprimer l'importance sociale de la fonction assumée par l'équipement. Ainsi la commande adressée en 1753 au peintre paysagiste Joseph Vernet (1714-1789) avait pour but, outre une documentation sur l'état des ports, de manifester la puissance maritime de la France de Louis XV.

Beaucoup de villes et aussi beaucoup de ports actifs qui ont conservé au fil des siècles l'essentiel du cadre portuaire des temps passés, nous permettent de le voir. Par exemple La Rochelle avec sa Corderie Royale. D'autres ont disparu du fait de l'obsolescence ou d'un report des activités portuaires vers d'autres espaces. Par exemple l'Arsenal de Marseille.

Le décor, l'art, l'esthétique ont fait, à la fin du XX^e siècle, un retour remarqué dans les ports. Le port de Copenhague maintient à neuf ses ouvrages "art décoratif", Osaka installe des sculptures modernes à Tempoan, la gare maritime d'Harumi à Tokyo choisit un décor apparenté à l'"optic art". De nombreux ports ont recours à des architectes internationalement réputés pour donner de la qualité et de la notoriété à leurs installations, comme avec Renzo Piano à Gênes, et presque tous favorisent les actions artistiques d'illumination qui ont la grande qualité de ne pas bouleverser le cadre de la manutention, le précurseur étant Yann Kersalé à Saint-Nazaire.

Le paysage portuaire

La culture portuaire est, par nature, une culture technique et performantielle. Elle est de ce fait sans cesse actualisée, dépendante de processus qui la surdéterminent (la taille des navires, les normes nationales et internationales, l'état des marchés, la nature des frets, les relations politiques internationales...) et en relation étroite avec un réseau à distance (ports, armements, chantiers...) dont l'essentiel est hors frontières. On peut dire que pour l'essentiel la culture portuaire est une culture nécessairement pragmatique.

La culture citadine de son côté est une culture globale, généraliste, sociale, très liée à l'histoire (la mémoire et les valeurs collectives), peu technique et relativement statique, même si elle est sensible aux influences extérieures, en particulier du fait du développement de l'instruction, des voyages et des communications qui l'ont ouverte à l'international. N'étant ni technique ni spécialisée dans le maritime et le portuaire, elle est inévitablement en retard sur l'état et encore plus sur les mutations de tous ordres qui donnent forme au paysage du port. Ce "retard" que les ports d'ailleurs ne cherchent que timidement et souvent maladroitement à combler, prend la forme de la nostalgie. On peut dire que, dans ses attentes à l'égard de la façade portuaire, la culture urbaine privilégiera le gazon au pavé, la grue au portique, le trois-mâts au porte-conteneur. La principale grille d'appréciation par les urbains du paysage portuaire est d'ordre nostalgique. Il s'agit davantage de venir retrouver une histoire de la navigation et de la manutention, que d'assimiler les nouvelles données.

Si nous confrontons un espace entièrement déterminé par l'activité portuaire, par exemple celui de Shenzhen fait de portiques et d'aires de conteneurs desservies par des engins automatisés ou celui de Dubai, de Barcelone et de presque tous les ports modernes à conteneurs, à l'image idéale des urbains telle qu'elle s'exprime dans les zones reconverties à leur usage, comme par exemple encore à Barcelone mais cette fois-ci dans l'ancien Port Vell, on constate une divergence, des attentes paysagères décalées. D'un côté, celui du port, la production d'un espace le plus dépeuplé possible, distendu, fait de vides, entièrement minéral, très zonés en fonction des spécialités des frets, de l'autre, celui des citadins, la transformation en un espace achalandé, dense, arboré, avec des commerces, cinémas, lieux de restauration. Le "retard" de la culture citadine sur les réalités portuaires s'exprime dans ce que les urbains s'attendent à trouver sur le "port" "reconquis" (ces deux termes étant entre guillemets car il y aurait beaucoup à dire). A Puerto Madero (Buenos Aires) par exemple, les anciens entrepôts reconvertis sont environnés d'images passéistes: un trois-mâts, des grues obsolètes installées comme des sculptures symboliques, un équipement viaire typiquement

The Decorated Port

Like in other industrial systems (factories, arsenals, granaries), the architecture and master planning of ports through the end of the eighteenth century was more or less developed like civilian buildings. Ornament was mandatory because its role was to express the social importance of the function assigned to the facility. Thus the commission given in 1753 to landscape painter Joseph Vernet (1714-1789) intended not only to document the state of the ports, but to convey the naval power of France under Louis XVth.

The many cities and active ports that over the centuries have preserved the foundations of their ancient port configuration, make it possible for us to observe it. La Rochelle with its Corderie Royale, for example. Others have vanished, because they became obsolete or their port activities were moved to other spaces. For example, the Arsenal in Marseilles.

Decoration, art and aesthetics made a big return into ports at the end of the twentieth century. The port of Copenhagen keeps its "decorative arts" works looking brand new, Osaka installed modern sculptures at Tempoan, the seaport of Harumi in Tokyo chose an "optic-art" type of decor. Many ports have commissioned internationally renowned architects to bring quality and notoriety to their installations, such as Renzo Piano in Genoa, and almost all of them support artistic lighting projects, which have the great advantage of not disturbing cargo handling procedures; the precursor was Yann Kersalé in Saint-Nazaire.

The Port Landscape

Port culture is, by its very nature, a technical and performance-driven culture. For this reason it is constantly updated, and depends on the processes that shape it (the size of ships, national and international standards, the state of the markets, the nature of the freight, international political relations...); it is closely linked to a distant network (ports, shipowners, shipyards...), the greater part of which is beyond its borders. One might say that in its essence, port culture is a necessarily pragmatic culture.

City culture on the other hand is a global, generalist, social culture, with strong ties to history (memory and its collective values), scarcely technical and relatively static, though it is sensitive to outside influences, in particular the development of education, traveling and communications which have opened it to the rest of the world. Since it is neither technical nor specialized in maritime or port affairs, it inevitably lags behind with respect to the status and in particular the transformations at every level that shape the port landscape. This "gap" that ports try only timidly and often clumsily to bridge, takes the form of nostalgia. One might say that, in its attention to the façade of the port, urban culture prefers the lawn to pavement, the crane to the portico, the three-mast sailing ship to the container ship. The primary framework within which the city-dwellers appreciate ports is of the nostalgic type. Their interest is in coming to discover the history of navigation and cargo handling rather than to assimilate new information. If we compare a space determined entirely by port activity, for example the space at Shenzhen constituted by porticoes and surfaces for containers unloaded by automated engines, or the space in Dubai, Barcelona, and almost all the modern container ports, as opposed to the ideal image of city-dwellers as expressed in the zones reconverted to civilian use, again for example in Barcelona, but this time in the ancient Port Vell, there is a difference, a lessening of expectations in terms of the landscape. On the one hand, the port landscape, the production of a space as deserted as possible, ample, composed of voids, entirely mineral, highly zoned depending on the specialization of the cargo, and on the other, the space for citizens, the transformation into a crowded, dense and tree-filled space, with shopping, movie theatres, restaurants. The "gap" of city culture in relation to ports is expressed in what city-dwellers expect to find in the "reclaimed" "port" (these two terms are in quotation marks because there is a lot more to say). In

Puerto Madera (Buenos Aires) for example, the old converted warehouses are surrounded by images of the past: a three-mast sailing ship, obsolete cranes installed as symbolic sculptures, typically urban street furniture (street lamps, barriers, pedestrian trails, planting and hedges...) all elements that feed a culture whose foundations are very uncertain if not actually deceptive, but attractive and viable in terms of social gathering and therefore commercial profitability. The "fun port" brings with it "fun commerce".

B. Bridging the Gap and Converging

By "bridging the gap" we mean the state of relations between the two cultures engaged in a process of reconciliation for the reasons that we mentioned in the introduction.

The city is a reality that is becoming increasingly important for the port for different but concurrent reasons:

- The evolution of ships and cargo handling increasingly calls for outside professions and expertise (personnel training, maintenance of materials, development of the commercial dimension, communication, etc...) The closed world of ship-owners and "portefaix", later known as dockers, is being replaced today by a complex of professions that is becoming more organically integrated with general urban expertise.

- The progressive inclusion of the port within the perimeter of dense urbanization leads it to negotiate the survival of its space and the preservation of its accessibility to the city as well as its spatial relationship with the new more distant spaces of development
- The funding of the infrastructure and new services relies on the national and international financial sphere, less local and perhaps less specific to port traffic.

- The renewed presence of passengers, due in particular to the explosion of both long and short-range cruise traffic, is an incentive to "urbanize" the port by providing it with services, comforts and images that can be recognized by city-dwellers.

- The imperatives of environmental protection and sustainable development apply to both port and city and lead to the unification of certain actions (water treatment for example) on the one hand, and on the other to harmonize regions that were until then more or less distinctly separated, depending on the scale of protection of nature and resources.

- And last but not least, the conversion of port sites that are considered obsolete, engage the port to make it a full-fledged actor in the process of financial and urban development where profitability is not unimportant, near the city, in urban projects with a port "decor". The two cultures, city and port, are therefore involved in a pressing dynamic of rapprochement, of constant transaction and reconciliation.

The Scales of Development

The port has been liberated, especially during the second half of the twentieth century, from the urban enclosure, but so has the city. Both one and the other are simultaneously in competition to conquer lands that are farther and farther away from the historic heart of the city and interdependent in their development. The "butterfly effect" which takes place at a planetary scale is today just as sensitive at the regional scale. It is at this scale, in fact, that many city planners set their regional operations. Thus Joan Busquets considers that it is important to create a "new territorial model", by developing vast portions of coastal lands. By rejecting the American model of "urban renewal" as promoted by James Rouse in Boston and Baltimore in the Sixties, he gives an example of a development project for the coast of Catalonia, where on 300 km of linear seafloor, it would be possible to ensure an urban development "which is establishing an almost continuous urban coastal system and in which homes and sophisticated services are gradually reducing the "exclusive protagonism" which tourism enjoyed in previous decades"³. This scale of development is not really new if you consider the Atlantic Wall⁴ built by the German army along the coast of the North Sea, or

urbain (réverbères, barrières, voies piétonnes, haies végétales ...), tous éléments qui nourrissent une culture aux fondements très incertains pour ne pas dire trompeurs, mais attractifs et rentables en termes de fréquentation et partant de rentabilité commerciale. Au "fun port" correspond le "fun commerce".

B. Rapprochements et convergences

Par "rapprochements" nous entendons ici l'état des rapports entre les deux cultures engagées dans un procès de rapprochement pour les raisons que nous avons évoquées en introduction.

La ville est une réalité qui a de plus en plus d'importance pour le port pour des raisons diverses mais concomitantes:

- l'évolution de l'armement et de la manutention fait de plus en plus appel aux métiers et à l'expertise extérieure (formation des personnels, maintenance du matériel, développement de la dimension commerciale, communication, etc...). Au monde clos des armateurs et des portefaix puis des dockers, succède aujourd'hui un complexe de professions qui est de plus en plus organiquement intégré à l'expertise générale urbaine;

- l'enfermement progressif du port dans le périmètre d'urbanisation dense l'amène à négocier la survie de son espace et la sauvegarde de son accessibilité avec la ville et dans le même temps sa relation spatiale avec les nouveaux espaces de développement plus lointain;

- le financement de l'infrastructure et des nouveaux services fait appel à la sphère financière nationale et internationale, de moins en moins locale et peut-être de moins en moins spécifique au trafic portuaire;

- la présence retrouvée des passagers, en particulier du fait de l'explosion du trafic de croisières, longues comme courtes, incite à "urbaniser" le port en le dotant de services, de commodités et d'images reconnaissables par des urbains;

- les impératifs de protection de l'environnement et du développement durable s'imposent au port comme à la ville et conduisent d'une part à unifier certaines actions (traitement des eaux par exemple) et d'autre part à homogénéiser des territoires jusque-là plus ou moins fermement séparés, du fait des échelles de protection de la nature et des ressources;

- enfin, last but not least, la reconversion des sites portuaires réputés obsolètes, engage le port à être un acteur à part entière de processus d'aménagement financier et urbain dont la rentabilité ne le laisse pas indifférent, aux côtés de la ville, dans des projets urbains à "décor" portuaire.

Les deux cultures, urbaine et portuaire, sont de ce fait prises dans une dynamique pressante de rapprochement, de transaction et de conciliation constante.





Les échelles de l'aménagement

Le port s'est émancipé, en particulier dans la deuxième moitié du XXe siècle, de l'enserrement urbain, mais la ville aussi. L'un comme l'autre sont tout à fois concurrents dans la conquête de terres de plus en plus lointaines du cœur historique et solidaires dans leur aménagement. L'"effet papillon" qui se vérifie aujourd'hui à l'échelle planétaire est d'autant plus sensible à celle de la région. C'est à cette échelle d'ailleurs que de nombreux urbanistes et planificateurs situent désormais toutes les opérations territorialisées. Ainsi Joan Busquets considère qu'il faut créer "a new territorial model", par l'aménagement de vastes portions des pays côtiers. Rejetant ainsi le modèle de "l'urban renoval" américain, tel qu'il a été promu par James Rouse à Boston et Baltimore dans les années 60. Il donne l'exemple de l'opération d'aménagement de la côte de Catalogne où, sur 300 km de linéaire maritime, l'on pourrait assurer un développement urbain "which is establishing an almost continuous urban coastal system and in which homes and sophisticated services are gradually reducing the *exclusive protagonism* with tourisme enjoined in previous decades"³. Cette échelle d'aménagement n'est pas en soi vraiment nouvelle si l'on pense au "Mur de l'Atlantique"⁴, l'Atlantic Wall, réalisé par l'armée allemands sur les côtes des mers du Nord, ou à l'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon dans les années 70 en France. Elle prend un sens prospectif car il s'agit maintenant d'assurer une intégration territoriale entre port et ville.

La question de l'environnement

Les années 70 étaient celles d'un duo intime entre portuaires et industriels, qui discutaient et s'entendaient à l'écart des urbains, dans les "nouveaux monde" de l'hinterland urbain aux vastes espaces dépourvus de contraintes. Aujourd'hui la ville redevient un interlocuteur du port parce que les espaces "naturels" lointains sont à nouveau observés par les citoyens soit pour s'y installer soit pour les contrôler car la mécanique du développement durable soumet tout le monde aux

the development of the Languedoc-Roussillon coast in France in the Seventies. It takes on a prognostic meaning because it now becomes important to ensure a territorial integration between port and city.

The Environmental Issue

During the Seventies the port world and the industrial world formed an intimate duo, they could dialogue and understand one another without the city-dwellers, in the "new world" of the urban hinterland with those vast spaces devoid of constraints. Today the city speaks to the port because the far-away "natural" spaces are once again sparking the interest of the citizens who would go live there and control them, because the mechanics of sustainable development impose environmental constraints on the entire world. The port landscape is now a part of the regional framework of life and a shared natural legacy that is being increasingly exploited. There are many processes of accommodation that respond to the need to preserve nature or the aesthetics of large spaces. For example, the Port of Fos which did not expect to have to deal with citizen demands, today must accept the fact that it has been officially included, *volens nolens*, in the natural area of the Rhone delta, near the Camargue, a national park, and it must answer for the industrial pollution that now afflicts the entire metropolitan area of Marseilles. The ports now take the lead and become active in environmental preservation, as shown, one example out of a possible hundred, by the Port of San Diego in the United States of America, which launched four environmental projects in the new field of eco-tourism and landscaping to restore the image of Harbor Island, a program which has already received funding in the amount of \$450,000.

CBD and WTC

Another factor that is bringing the landscapes closer involves the transformation and morphology of the buildings tied to the port. Whereas the nineteenth-century warehouses, including the grain silos, have now been renovated into hotels, boutiques, offices, residences, over the past ten years the tertiary sector in ports has been undergoing a mutation that makes them more similar to contemporary urban landscapes. The examples of buildings, more often than not skyscrapers or "exciting" works of architecture, are multiplying, hosting port activities and becoming symbols of the city or strongly characterizing features of its image, following the model inspired by the Guggenheim effect. There is the case of the WTC (World Trade Centers) for example in Osaka, there is also Zaha Hadid's architecture for the headquarters of CGMA in Marseilles or for the port in Antwerp. The WTCs become part of the CBDs (Central Business Districts) that flourish in all developing cities, in China and elsewhere.

The Evolution of Traffic and the Economic Crisis

There are two factors that could interfere at this moment with the convergence between port and city. The first involves traffic. The development of the cruise ship industry introduces people into the port, and so contributes to making it more urban. On the other hand should the short sea take off, especially in Europe, as a partial alternative to the saturated land transportation routes, we can imagine that the basins that are considered obsolete at the moment could become quite useful for the proliferation of cargo or for docking medium-size ships. It would then become necessary to reconsider the renovation policies that in recent decades have turned cities into land up for grabs for the "fun city".

The second involves the crisis. It has strongly affected ports because of the slow-down in exchanges and the protectionist trends that are tempting many countries. Ports, often engaged in investments for their expansion, will have to reconsider part of the spatial operations, maximize the exploitation of existing facilities and thus fall back upon their own domain and become less sensitive to the dimensions of landscape, nature and aesthetics.

contraintes environnementales. Le paysage du port est désormais une partie du cadre de vie régional et d'un patrimoine naturel commun et de plus en plus utilisé. Nombreuses sont les démarches d'accommodements pour répondre à des soucis de préservation de la nature ou d'esthétique des grands espaces.

Par exemple, le Port de Fos qui se pensait à l'abri des revendications citoyennes doit aujourd'hui faire face à son inscription, volens nolens, dans l'espace naturel de l'embouchure du Rhône, proche de la Camargue, parc naturel national, et répondre des pollutions industrielles qui atteignent l'agglomération marseillaise dans son entier. Les ports prennent désormais les devants et deviennent actifs dans la préservation de l'environnement comme le montre, autre exemple parmi cent, le port de San Diego aux Etats Unis d'Amérique qui lance quatre projets environnementaux dans le nouveau secteur de l'écotourisme et du paysage pour restaurer l'image de Harbor Island, un programme auxquels il a déjà affecté 450.000 \$.

CBD et WTC

Un autre facteur de rapprochement dans le domaine du paysage est lié à la transformation de la morphologie des édifices liés au port. Si les entrepôts du XIXe siècle, y compris les silos, sont désormais reconvertis en hôtels, boutiques, bureaux, logements, le tertiaire portuaire connaît depuis une dizaine d'années une mutation qui l'assimile au paysage urbain contemporain. Les exemples se multiplient d'édifices, le plus souvent des gratte ciels ou des architectures "surprenantes", qui abritent des activités portuaires et qui sont devenus des emblèmes de la ville ou au moins qui marquent fortement son image sur le modèle de l'effet Guggenheim. C'est le cas des WTC (World Trade Centers) par exemple celui d'Osaka, c'est aussi celui des architecture de Zaha Hadid pour du siège la CGMA à Marseille ou pour le port à Anvers. Les WTC deviennent partie des CBD (Central Business Districts) qui fleurissent dans toutes les villes qui se développent, en Chine comme ailleurs.

Evolutions des trafics et crise économique

Deux facteurs peuvent dans l'immédiat interférer avec le rapprochement du port et de la ville. Le premier concerne les trafics. Le développement des croisières en introduisant des personnes dans le port contribue à rendre celui-ci plus urbain. Par contre si la short sea devait prendre son essor, surtout en Europe, comme une alternative partielle à la saturation des réseaux terrestres de transport, on peut imaginer que les bassins aujourd'hui jugés obsolètes retrouveraient une certaine utilité dans l'éclatement des cargaisons ou l'accueil des navires de moyennes dimensions. Il faudrait alors revoir la politique de reconversion qui depuis plusieurs décennies alimente la ville en terrains de conquête pour la "fun city".

Le second concerne la crise. Celle-ci affecte fortement les ports avec le ralentissement des échanges et les tentations de repli protectionniste des Etats. Les ports, le plus souvent engagés dans des investissements d'expansion, devront revoir partie de leurs opérations spatiales, rentabiliser au maximum l'existant et de ce fait se replier sur leur domaine et être moins sensibles aux dimensions paysagères, naturelles, esthétiques.

En conclusion je voudrais dire que si le paysage envisagé par les port relève d'une culture essentiellement pragmatique et prospective, tournée vers l'avenir, tandis que celle des habitants des villes reste accrochée aux signes historiques et à l'usage ludique, les uns comme les autres sont aujourd'hui engagés dans une dynamique où les oppositions générées par le monde industriel hérité du XIXe siècle n'ont plus cours. L'art n'est plus le contraire de l'industrie et du commerce, les loisirs sont un marché très porteur, les images sont aussi importantes pour l'identité de la ville que pour le renom du port. Ces convergences ont déjà forgé des vocabulaires communs qui concourent, sinon à confondre le paysage portuaire dans le paysage urbain, du moins à atténuer l'hétérogénéité qui, le temps d'un siècle, avait séparé la ville et le port. Après la "nouvelle frontière" chère à Rinio Bruttomesso⁵ succède la communauté spatiale, culturelle et économique.

Reste aux urbains à apprendre à lire le port d'aujourd'hui et non pas se complaire dans la seule nostalgie du port de la marine à voile, des pirates et des portefaix et aux portuaires à intégrer davantage les manières de la ville, comme il avait su le faire avant le XIXe siècle.

In conclusion I would like to say that the landscape considered by ports is based on an essentially pragmatic and forward-looking culture focused on the future, whereas that of the city dwellers remains attached to historic signs and recreational use; both today are engaged in a dynamic process in which the opposites generated by the industrial world inherited from the nineteenth century are no longer viable. Art is no longer the opposite of industry or commerce, recreation is a leader market, images are important for both the identity of the city and the notoriety of the port. These converging factors have already created shared vocabularies that can help, perhaps not to blend the port and urban landscapes entirely, but at least to soften the heterogeneity which, for a century, had separated the city and the port. The "new frontier", so dear to Rinio Bruttomesso⁵, is succeeded by the spatial, cultural and economic community.

It is up to city-dwellers to learn to understand today's port and not to bask solely in nostalgia for the ports of sailing ships, pirates and "portefaix", and for port-dwellers to integrate city ways more systematically, as they used to before the 19th century.

L'aménagement de la berge de la Foire Internationale à Guangzhou (Canton - Chine)

Embankment redeveloped at the International Fair of Guangzhou (Canton - China)

Tokyo: sur les sites de reconversion, des ouvrages techniques associés à la nature, à l'eau, aux bateaux, à la ville.

Tokyo: on the renovation sites, technical works associated with the rigging, the water, the boats, the city.

Notes

1. Guy De La Personne, "L'intégration du paysage portuaire à la ville. le cas du Havre", in M. Cantal-Dupart et C. Chaline (dir.), *Le port cadre de ville*, ed. L'Harmattan, Paris 1993.
2. Marcel Roncayolo, *Les grammaires d'une ville*, ed. EHESS, 1996.
3. Joan Busquets, "Spanish Waterfronts" in *Aquapolis* n° 21-22 (The Maturity of the Waterfront), ed. Marsilio, 1999.
4. Claude Prelorenzo, "Le Mur de l'Atlantique dans la modernité", *The Atlantic Wall Linear Museum*, EU Programme Culture 2000, octobre 2005.
5. R. Bruttomesso (dir.), *Waterfronts, a new Frontier for Cities on Water*, ed. Città d'Acqua, Venise 1993.