



HAL
open science

The heritage waterfront landscape of globalization. The case of Paris “metropole city on the Seine”

Geraldine Djament-Tran

► **To cite this version:**

Geraldine Djament-Tran. The heritage waterfront landscape of globalization. The case of Paris “metropole city on the Seine”. Portusplus, 2012, 3. hal-04616594

HAL Id: hal-04616594

<https://hal.science/hal-04616594>

Submitted on 18 Jun 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



The heritage waterfront landscape of globalization. The case of Paris “metropole city on the Seine”

Géraldine Djament-Tran

Université de Strasbourg, Associée à l'EA EIREST,

Université Paris-I Sorbonne, Paris

geraldine.djament@wanadoo.fr

Paris is an example of the new role played by heritage in the redevelopment of waterfronts. Since 1990s', the waterfront is included in a metropolitan strategy which uses not only the zoning and the logistic insertion of the river ports, but the density of monuments and museums, listed as a World Heritage Site, and the world tourism (especially interested in cruises on the Seine) too.

A new planning, in particular with the recovery project of the town council directed by Bertrand Delanoë, is turning the banks of the Seine into a new urban centrality. This case-study concludes on the general idea, inspired by François Walter's landscapes of nation, of the heritage waterfront as landscape of globalization.

Keywords

Heritage; Tourism; Globalization; Metropolitan transformations; Paris; Seine

Le waterfront patrimonial figure paysagère de la globalisation. Le cas de Paris “métropole sur Seine”

Introduction

Les waterfronts, interfaces ville-fleuve/mer, représentent, par les profondes recompositions fonctionnelles, spatiales et paysagères qu'ils connaissent depuis les années 1960-70, un laboratoire de l'interférence entre les mondialisations. Si le lien entre la recomposition des logiques portuaires (Letilleul, 2002 ; Ducruet, 2008) et la transformation des logiques urbaines est aujourd'hui bien connu (Bruttomesso, 1993 ; Chaline, Rodrigues Malta, 1994 ; Marshall, 2001 ; Prelorenzo, 2011), leur interférence avec les nouvelles mobilités touristiques et les mutations du patrimoine urbain (Tunbridge, Ashworth, 1992) gagne à être soulignée, par-delà le cloisonnement des champs scientifiques. Le recyclage des anciens ports urbains et la construction d'un nouveau rapport de la ville au front d'eau forment de plus en plus système avec la constitution de métropoles touristiques, l'extension et la mondialisation du patrimoine urbain. Un nouvel imaginaire du rapport de la ville au fleuve se diffuse, marqué par de grandes opérations de reconversion des friches (industrialo)portuaires en attractions ludiques. Après les expériences américaines pionnières (Vermeersch, 1998) de San Francisco et de Baltimore, les expériences européennes de Bilbao et Amsterdam dans les années 1990 (Shaw in Marshall, 2001) introduisent dans ce processus mondial marqué par une intense circulation des modèles (Ward, Cook, 2012) une dimension culturelle et patrimoniale. Le cas de Paris, premier port intérieur touristique du monde qui présente un waterfront d'une densité patrimoniale exceptionnelle et développe actuellement une rhétorique et un urbanisme de « métropole sur Seine » (APUR, 2010), permet d'étayer l'hypothèse du waterfront patrimonial comme figure paysagère de la globalisation.

Figure 1. Le waterfront parisien
(Source : Ports de Paris)



L'interférence entre la recomposition des relations ville fleuve et l'extension de la patrimonialisation à Paris

L'interférence entre les temporalités de la relation ville-fleuve, régies sur le long terme par le triptyque connexion-déconnexion-reconnexion (Hall, 2010 ; Beyer, Debrie, 2011), et les temporalités de la patrimonialisation urbaine - patrimoine en ville, patrimoine urbain, inventé entre la fin du XIXe s. et le début du XXe s. (Choay, 1992), patrimoine métropolitain à partir des années 1990 - s'effectue selon la séquence « port-industry migration, waterfront abandonment, and heritage waterfront creation » (Graham, Ashworth, Tunbridge, 2000, p. 214).

Les trois temps de la relation ville-fleuve à Paris: une chronologie classique

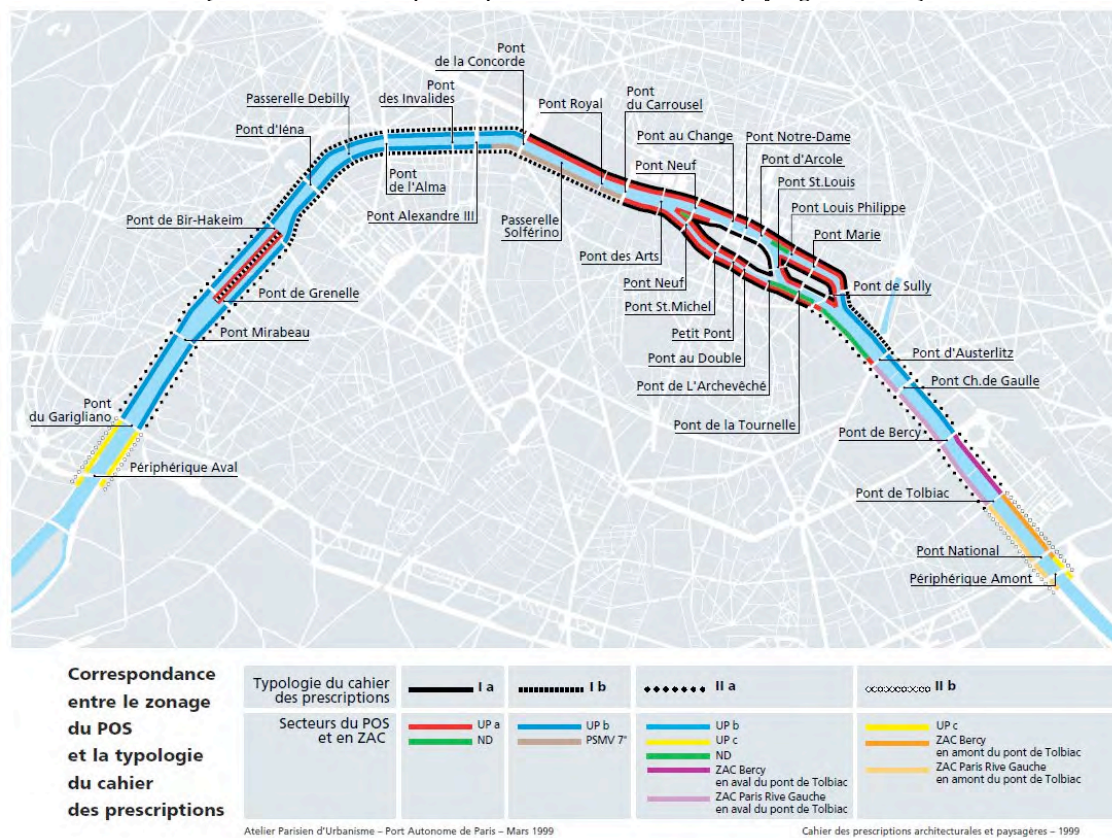
La relation ville-fleuve suit une scansion ternaire classique (APUR, *op. cit.*).

Avant le XIXe s., une forte connexion morphologique - le fleuve jouant « le rôle du decumanus » et le front d'eau concentrant les lieux de pouvoir - et fonctionnelle unit Paris à la Seine.

Le XIXe et les trois premiers quarts du XXe s. correspondent à la technicisation (régularisation, industrialisation puis automobilisation) du fleuve et à son éloignement de la ville.

Le changement de régime urbano-fluvial (Backouche, 2000) qui s'amorce sous l'effet de la désindustrialisation au milieu des années 1970 et s'amplifie depuis la fin du XXe se traduit par la reconquête urbaine du fleuve et la remise en cause de l'automobilisation (Flonneau, 2005). Les mutations portuaires sont multiples : changements d'échelle - Ports de Paris, premier port fluvial français et deuxième européen avec 20 millions de tonnes transportées en 2009, raisonne de plus en plus à l'échelle d'un Grand Paris allant jusqu'au Havre (Grumbach, 2009) et de l'Europe, avec le projet de canal Seine-Nord Europe -, conteneurisation, préoccupations environnementales. Le zonage du waterfront, dans Paris mais surtout à l'échelle de l'agglomération, rend l'insertion logistique dans la mondialisation compatible avec sa patrimonialisation. Le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères de 1999 classe les 19 ports urbains en deux catégories : les ports du centre historique de type I et les « ports de type II qui peuvent admettre une écriture plus contemporaine », dans la lignée du POS classant depuis 1989 la zone portuaire en trois secteurs - les berges du centre historique vouées à la promenade et au tourisme fluvial (UPa), le secteur intermédiaire destiné au tourisme fluvial, aux loisirs, à la restauration et à la promenade (UPb) et le secteur accueillant les installations portuaires industrielles (UPc). En outre, « le Port autonome de Paris qui étend sa zone d'action sur toute la région d'Ile -de-France, a regroupé les activités industrialo-portuaires sur des grandes plate-formes « multimodales » en dehors de la ville dont les plus importantes se situent à Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne et Limay.» (Lechner, 2006, p. 12).

Figure 2. Le zonage du waterfront parisien concilie son insertion dans les mondialisations du tourisme et de l'économie.
(Source : Cahier des prescriptions architecturales et paysagères. 1999)



Le waterfront fait figure de nouveau territoire urbain (Lechner, *op. cit.*) au service d'une politique de plus en plus clairement métropolitaine (premier schéma directeur de la Seine en 1978, décentralisation de la gestion des ponts et travaux de réhabilitation des berges à la fin des années 1980, multiplication des aménagements et diversification des usages des berges). Le projet de « reconquête des berges de la Seine » lancé par la municipalité en avril 2010 à l'horizon de l'été 2012 vise, dans la lignée de nombreuses villes françaises, en particulier Nantes et Lyon, à transformer Paris en « métropole sur Seine » (APUR, *op. cit.*). En concertation avec les Architectes des Bâtiments de France et en contact avec l'Unesco, il consiste à transformer la rive droite d'autoroute urbaine en boulevard parisien et à fermer la rive gauche à la circulation automobile du musée d'Orsay au pont de l'Alma afin d'y installer architectures mobiles, végétaux et mikados destinés à des usages ludiques, sportifs et culturels. Retardée en janvier 2012 par un conflit avec le gouvernement (alors d'une couleur politique opposée à la municipalité), la piétonnisation de 2.3 kilomètres de rive gauche est désormais prévue pour l'été 2013. Selon B. Delanoë, « Repenser le lien avec la Seine, c'est imaginer la métropole de demain. ». L'argument patrimonial est mobilisé aux côtés de l'argument environnemental – « il n'est pas acceptable qu'un lieu d'une beauté si magique, et classé par l'Unesco au patrimoine mondial de l'humanité, demeure une autoroute. » (*ibid.*) – au profit de ce projet de waterfront métropolitain. Le mythe de la « reconquête » du fleuve sert la construction d'une nouvelle conscience et d'une nouvelle image territoriale urbaine (C. Gérardot, *art.cit.*). La dimension touristique du projet, valorisant les principales attractions de la capitale, qui attire de l'ordre de 21 millions de visiteurs par an dont 6 millions fréquentent les croisières sur la Seine, est manifeste, bien que peu explicitée.

National au pont du Garigliano, qui correspondait aux limites de la Ville de Paris) participe de la sélectivité socio-spatiale des recompositions contemporaines des waterfronfs. Comme l'explique la justification de l'inscription sur la liste de l'Unesco - qui se fonde sur la traditionnelle distinction entre Paris d'aval, « royal, puis aristocratique », et Paris d'amont, « portuaire et batelier » -, « c'est cette partie noble de la ville qui est retenue ici ».

Figure 4. Le site des Rives de la Seine inscrit au Patrimoine mondial
(Source : Unesco)



Le waterfront pièce maîtresse de la stratégie parisienne de métropolisation

Dans sa phase mondialisée, la patrimonialisation apparaît en centre-ville comme un régulateur des recompositions du waterfront, au cœur de la stratégie de métropolisation, à la fois logistique et patrimoniale, d'une ville globale et mondiale (Ghorra-Gobin, 2007).

Paris cumule les attributs du waterfront patrimonial globalisé

A partir de 1991, Paris se dote des différents attributs du waterfront patrimonial globalisé : labellisation mondiale, muséification du waterfront (l'implantation des Panneaux Histoire de Paris en 1992, consécutive à l'inscription au Patrimoine mondial, valorise le front d'eau sans s'y limiter), mise en scène des monuments du waterfront (l'illumination de Notre-Dame est mise au concours en 1991, l'illumination des berges lancée sur neuf premiers ponts en 1993), renforcement de l'offre muséale et culturelle voire « créative » (Cité de l'architecture et du patrimoine ou Les Docks-Cité de la mode et du design inaugurés en 2007 et 2012) avec recours à la starchitecture (Jean Nouvel au musée du quai Branly ouvert en 2006), entrée dans « le nouvel âge des musées » (Tobelem, 2005) répondant aux standards globalisés (Grand Louvre dans les années 1990, stratégie actuelle du Louvre de filiales internationales), rénovation des institutions culturelles

(Grand Palais), développement de l'événementialité (Chaudoir, 2007) (Paris Plage à partir de 2002).

Paris présente l'archétype d'un waterfront patrimonial, que l'on peut considérer, en s'inspirant des figures paysagères de la nation de la période 1830-1950 (Walter, 2004), comme une figure paysagère de la globalisation, au même titre paradoxalement que le centre d'affaires verticalisé. Transformé pour se conformer à une check list patrimoniale métropolitaine, le waterfront historique, argument de marketing urbain, représente un mode d'insertion dans la mondialisation touristique et un avantage différenciatif (Coissard, Pecqueur, 2007) dans la compétition territoriale.

Les fonctions métropolitaines de la patrimonialisation du waterfront

Paris nous offre un cas emblématique de dialectique entre les dynamiques de recomposition et de patrimonialisation des waterfronts : la désaffectation des ports industriels centraux libère de l'espace pour une patrimonialisation et une mise en tourisme des berges, qui en retour stimule un nouveau regard et de nouveaux aménagements. La « patrimonialisation » du waterfront assume ainsi de nombreuses fonctions métropolitaines.

Sur le plan fonctionnel, elle participe au recyclage portuaire et industriel, à la construction de la métropole touristique, culturelle (Grésillon, 2002) et festive (Gravari-Barbas, 2001).

Sur le plan symbolique, elle transforme l'image de Paris, en adaptant l'imaginaire touristique élaboré fin XIXe-début XXe s. aux standards de la globalisation à des fins de compétitivité.

Sur le plan urbanistique, elle s'inscrit dans la nouvelle politique des espaces publics lancée dans les années 1980 (Fleury, 2009) : le Cahier des prescriptions architecturales et paysagères adopté à la suite de l'inscription au Patrimoine mondial introduit un référentiel patrimonial (Chaudoir, 2013) dans l'aménagement des berges. Elle participe aussi à la nouvelle politique environnementale, par la promotion d'un patrimoine à la fois culturel, « naturel » et paysager et par des opérations comme Paris respire.

Sur le plan spatial, elle contribue à « transformer une linéarité en centralité » (entretien avec Laurent Alberti au DHAPVP), une césure fluviale urbaine en suture. La valorisation patrimoniale du waterfront renforce le *Central Tourist District* (Duhamel, Knafou, 2007) parisien et justifie la création de nouveaux ponts.

Sur le plan socio-économique, elle contribue à la gentrification résidentielle et commerciale du centre de Paris.

Conclusion

La patrimonialisation du waterfront représente donc une réponse aux recompositions fonctionnelles et spatiales de la globalisation, mais aussi un mode d'insertion dans la mondialisation. Elle entretient des relations dialectiques avec le réaménagement de l'interface ville-fleuve. Le cas parisien confirme la thèse selon laquelle "Les fleuves deviendraient (...) le réceptacle d'enjeux urbains reformulés et recyclés" touchant à "tous les aspects de la vie urbaine" (C. Gérardot, *art.cit.*).

Figure paysagère de la métropolisation, le waterfront patrimonial illustre de façon emblématique le rôle joué par la nostalgie dans la nouvelle étape du capitalisme (Appadurai, 2001), ainsi que les enjeux urbains des politiques culturelles contemporaines.

Bibliographie

Appadurai, A. (2001) *Après le colonialisme : les conséquences culturelles de la globalisation*, Payot, Paris

APUR (2010) *Paris, métropole sur Seine*, Paris Projet n°40, Textuel, Paris

- Bacha, M. (2005) Les Expositions universelles à Paris de 1855 à 1937, Action artistique de la Ville de Paris
- Backouche, I. (2000) La trace du fleuve : la Seine et Paris 1750-1850, Ed. de l'EHESS, Paris
- Beyer, A., Debrie, J. (2011) Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port, *Métropoles*, 10 | 2011, mis en ligne le 15 mai 2012, consulté le 18 juin 2012. URL : <http://metropoles.revues.org/4494>
- Bruttomesso, R. (1993) Waterfronts : a new frontier for cities on water, Città d'Acqua, Venise
- Chaline, C., Rodrigues Malta, R. (1994) Ces ports qui créèrent des villes, L'Harmattan, Paris
- Chaudoir, P. (2007) La ville événementielle : temps de l'éphémère et espace festif, *Géocarrefour*, Vol. 82/3, 2-7
- Chaudoir, P. (à paraître en 2013) La mobilisation du référentiel patrimonial dans les grands projets urbains : les cas de la Confluence et du Carré de Soie à Lyon, in : Djament, G., San Marco Ph., La métropolisation de la culture et du patrimoine, Editions du Manuscrit, Paris
- Choay, F. (1992) L'allégorie du patrimoine, Seuil, Paris
- Coissard, S., Pecqueur, B. (2007) Des avantages comparatifs aux avantages différenciatifs, une approche par le territoire, XLIII^e Colloque de l'ASRDLF Grenoble et Chambéry 11-12 et 13 juillet 2007
- Ducruet, C. (2008) Typologie mondiale des relations ville-port, *Cybergeo*, article 417, mis en ligne le 27 mars 2008, consulté le 03 juin 2012. URL : <http://cybergeo.revues.org/17332>
- Duhamel, P., Knafou, R. (2007) Le tourisme dans la centralité parisienne, in : Saint Julien, Th., Le Goix R. (dir.), La métropole parisienne, Centralités, inégalités, proximités, Belin, Paris, 39-62
- Fiori, R. (2012) L'invention du vieux Paris. Naissance d'une conscience patrimoniale dans la capitale, Mardaga, Paris
- Fleury, A. (2009) Les espaces publics dans les politiques métropolitaines : réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul, thèse de l'université Paris 1
- Flonneau, M. (2005) Paris et l'automobile : un siècle de passions, Hachette littératures, Paris
- Gérardot, C. (2004) Les élus lyonnais et leurs fleuves : une reconquête en question, *Géocarrefour*, Vol. 79/1, 75-84
- Ghorra-Gobin, C. (2007) À l'heure de la « deuxième » mondialisation, une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ?, *L'Information Géographique*, Volume 71, juin 2007, 32-42
- Graham, B., Ashworth, G. J., Tunbridge, J. E. (2000) A Geography of Heritage. Power, Culture and Economy, Arnold, Londres
- Grésillon, B. (2002) Berlin métropole culturelle, Belin, Paris
- Gravari-Barbas, M. (2001) La leçon de Las Vegas, le tourisme dans la ville festive, *Géocarrefour*, Revue de géographie de Lyon, Vol. 76, n° 2, 159-165
- Gravari-Barbas, M. (à paraître en 2013) Tourisme et patrimoine, le temps des synergies ?, Actes du colloque organisé par la Commission Nationale Française pour l'UNESCO « Le patrimoine oui, mais quel patrimoine », 3-4 avril 2012
- Grumbach, A. et associés (2009) Seine Métropole : Paris Rouen Le Havre : le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne, Archibooks-Sautereau, Paris
- Hall, P. (2010) Maritime ports and the politics of reconnection, in: Desfor, G, Laidley, J, Schubert, D, and Stevens, Q. (eds) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, Routledge, Abingdon, 17-34
- Lechner, G. (2006) Le fleuve dans la ville. La valorisation des berges en milieu urbain, Note de synthèse pour la Direction générale de l'urbanisme, Centre de documentation de l'urbanisme
- Letilleul, V. (2002) Mutations récentes et aménagement dans les villes-ports de la Mer du Nord : vers une recomposition de la ville-port sur son territoire et dans ses réseaux : les exemples de Dunkerque, Anvers et Rotterdam, thèse de l'université Paris 1

- Marshall, R. (2001) *Waterfronts in Post-industrial cities*, Spon Press, Londres et New York
- Poulot, D. (1997) *Musée, nation, patrimoine : 1789-1815*, Gallimard, Paris
- Prelorenzo, C. (2011) *La ville portuaire, un nouveau regard. Évolutions et mutations, Rives méditerranéennes*, N° 39, 13-22
- Tobelem, J.-M. (2005) *Le nouvel âge des musées. Les institutions culturelles au défi de la gestion*, Armand Colin, Paris
- Tunbridge, J.E., Ashworth, G.J. (1992) *Leisure resource development in city-port revitalization: the tourist-historic dimension*, in : Hoyle, B.S., Pinder D.A. (eds), *European port cities in transition*, Belhaven, Londres, 176-200
- Vermeersch, L. (1998) *La ville américaine et ses paysages portuaires : entre fonction et symbole*, L'Harmattan, Paris
- Walter, F. (2004) *Les figures paysagères de la nation : territoire et paysage en Europe, 16e-20e siècle*, Ed. de l'EHESS, Paris
- Ward, K., Cook, I. R. (2012) *Cleveland Waterfront : modèles en mouvement*, *Urbanisme*, n°383, 61-63