

Claude Prelorenzo

Le lieu, le fleuve, le port

8 Le port fluvial reste aujourd'hui une réalité bien moins connue, comprise, prospectée que le port maritime. Pourtant le réveil de la continentalité dans les échanges, en particulier en Europe, implique d'en connaître les particularités et elles sont nombreuses. Si le port fluvial, en tant que port, a de très nombreux points communs avec le port maritime, il n'en reste pas moins qu'en tant que *lieu* (c'est-à-dire en tant que géographie) et en tant qu'*instrument* (c'est-à-dire en tant qu'infrastructure) il présente également des différences notoires: deux rives contre un rivage frontal, eau douce contre eau salée, vitesses lentes contre vitesses rapides, routes éclusées contre routes fluides, solidarité d'amont et d'aval contre rivalités de rangée etc. A l'heure où s'engagent un peu partout dans le monde une mutation des villes fluviales (rapprochement de deux rives, conquête des quais, développement de la croisière, mise en spectacle du fleuve, renaissance des pratiques de rivière...), il n'est pas sans importance d'essayer de réfléchir sur quelques-uns des paramètres spécifiques des villes fluviales. Nous proposons ici deux thèmes d'analyse: le premier, plus général, porte sur le lieu au sein du réseau, le second, à propos du pont, sur la particularité du lieu fluvial. Dans un cas comme dans l'autre nous essayerons de suggérer quelques pistes de confrontation entre *lieu portuaire* et *lieu urbain* car la clarification des concepts est toujours un bon moyen d'éviter les malentendus et de faciliter les mutations de qualité.

LE LIEU ET LE RÉSEAU

En 1964, soit un an avant la publication de *L'Organisation de l'espace*, Melvin M. Weber publiait, sous le titre de "The Urban Place and the Nonplace Urban Realm"¹ un essai en quelque sorte radical, inscrit dans la pensée alternative sur la ville, comme le seront, à la même époque, ceux de l'équipe réunie autour de Kevin Lynch. Weber relativise les aspects physiques des relations entre les personnes, en particuliers les dimensions de continuité et de contiguïté. L'analyse de Weber allait marquer la réflexion sur l'urbanisation contemporaine en mettant en évidence la discontinuité des systèmes de relations, la dispersion des fonctions, l'importance des structures a-spatiales. Il établissait la prépondérance des réseaux sur les contingences géographiques, les lois de la géométrie et du dessin sur lesquelles l'urbanisme traditionnel croyait être fondé. Sa notion de *communautés sans lieu*² permettait d'assumer dans la théorie la manière dont se produisait de fait l'espace contemporain. Cette dimension sans lieu est effectivement une réalité que nous vivons chaque jour davantage avec le développement des infrastructures a-spatiales, comme Internet, les réseaux satellitaires, la téléphonie modulaire et même la géographie discontinue des loisirs. Il en est de même pour une partie essentielle du "lieu" portuaire car si le port est une localisation et une structure spatiale, il est aussi un noeud dans des réseaux de flux à toutes les échelles, de la ville-mère au monde. Ainsi considéré, l'espace du port ne relève plus seulement d'une approche par le lieu mais d'une saisie plus abstraite qui fait jouer les notions d'adresses, de temps, d'optimisation, de réseaux, d'incertitude et de probabilité qui relativisent les certitudes de la géométrie euclidienne qui continue à régir la ville et les espaces construits du port. Nous avons là certainement un des points de complexité dans les relations entre villes et ports car les villes sont avant tout préoccupées de continuité spatiale, de surface, de lisibilité et d'une certaine façon d'immobilité alors que les ports perçoivent le lieu comme un instrument dans la gestion de mouvements qui dépassent considérablement leur localisation. La ville cherche à conforter le séjour, la résidence, l'implantation, à attirer et maintenir sur son territoire propre les hommes, les activités, les images et les valeurs; la ville capitalise le temps, le sédimente en le matérialisant dans l'espace. Le port est avant tout préoccupé de circulation, de passage, de transfert et de même que le lieu fermé de l'entrepôt dut, au xx^e siècle, être marginalisé, le stationnement l'immobilité ou simplement l'entrave à la mobilité sont aujourd'hui des troubles dans la réalisation de son dessein: attirer et distribuer dans les plus courts délais. Ces deux réalités ne sont pas antagonistes. Le port, partie intégrante de la ville, lui apporte la diversité d'un espace spécifique, comme le sont les espaces d'enclos (usiniers,



The Place, the River, the Port
Claude Prelorenzo

The river port today remains a reality that is less familiar, understood and explored than the sea port. However the revival of the continental nature of trade, particularly in Europe, implies familiarity with its specific characteristics, which are many. If the river port, as a port, has many elements in common with sea ports, nevertheless as a *place* (as a geographical phenomenon) and as an *instrument* (as an infrastructure), it presents significant differences: two banks compared to a frontal shore, fresh water compared to salt water, slow speeds compared to high speeds, routes with locks against fluid routes, solidarity upstream and downstream against rivalries of range of influence, etc. At a time when almost everywhere in the world a mutation of river cities is in progress (“bringing together” the two banks, building docks, developing cruises, qualifying the river as a spectacle, a renaissance of river practices), it is rather important to meditate on several of the specific parameters of river

cities. We will propose two themes for analysis here: the first, of a more general nature, leads to the place at the heart of the network, the second, about bridges, to the specificity of the river place. In the first case as well as the second, we will try to suggest several grounds for comparison between *port place* and *urban place*, because clarifying concepts is always a good way to avoid misunderstandings, and facilitate quality transformations.

THE PLACE AND THE NETWORK
In 1964, a year before the publication of *L'Organisation de l'espace*, Melvin M. Weber published an essay, entitled “The Urban Place and the Nonplace Urban Realm”¹, that was radical in a way, considered as alternative thought about cities, as would be the thoughts of the team gathered around Kevin Lynch at much the same time. Weber adds relativity to the physical aspects of the relationships between people, in particular the dimensions of continuity and contiguity. Weber’s analysis would imprint the thought process about contemporary city planning by

highlighting the discontinuity of systems of relationships, the dispersion of functions, the importance of non-spatial structures. He established the predominance of networks over the geographical contingencies, the rules of geometry and the drawing on which traditional city planning thought was based. His notions of “communities without place”² allowed him to address in theory the manner in which contemporary space was in fact produced. This non-place dimension is in fact a reality we experience increasingly every day, with the development of non-spatial infrastructures such as Internet, satellite networks, modular telephone systems and even the disconnected geography of recreation. The same is true for an essential part of the port “place” because, if the port is a location and a spatial structure, it is also a node in the flux networks at all scales, from the home-town to the world. Thus considered, port space is no longer considered solely from the point of view of place, but through a more abstract approach that embraces the notions of address, time, optimization, networks, uncertainty and probability, that

Bernardo Bellotto, *Verone avec le fleuve Adige vue du pont Nuovo, 1746-1747*, Dresden, Gemäldegalerie Alte Meister
Bernardo Bellotto, *View of Verona and the river Adige from Nuovo bridge, 1746-1747*, Dresden, Gemäldegalerie Alte Meister

universitaires...) ou la coexistence des espaces ouverts (les places, les rues...) et des espaces fermés (les îlots, les immeubles...), le contraste des échelles (monuments, maisons, avenues et traverses...).

LE LIEU FLUVIAL ET LE PONT

Pour le port comme pour d'autres infrastructures de transport, le lieu reste cependant le complément du trajet, car l'arrêt est constitutif du déplacement (ne serait-ce que parce qu'il en fixe le sens, le but).

Dès lors il convient d'articuler d'autres catégories de pensée à celles du mouvement : celles de "terre" telle qu'elle est développée par Martin Heidegger³, la terre comme séjour, comme lieu créé, inventé. La notion de structure se conjuguant avec celle de déplacement pour approcher le concept et les réalités du lieu portuaire.

Heidegger, à l'occasion d'une conférence⁴ bien connue des architectes et des urbanistes, s'interroge sur la nature du lieu et pour instrumenter sa réflexion il s'attache à un *artefact* producteur de lieu: le pont dans son rapport au fleuve, aux rives, à la ville.

"Le lieu n'existe pas avant le pont. [...] Ainsi ce n'est pas le pont qui d'abord prend place en un lieu pour s'y tenir, mais c'est seulement à partir du pont lui-même que naît le lieu"⁵.

IO

"C'est le passage du pont qui seul fait ressortir les rives comme rives. [...] Avec les rives, le pont amène au fleuve l'une et l'autre étendue de leurs arrière-pays"⁶.

Le regard que le philosophe allemand porte ici sur l'organisation de l'espace est très stimulant du point de vue citadin, terrestre. Il est moins convaincant si l'on adopte le point de vue portuaire.

En effet, enjambant le fleuve, le pont réordonne l'espace urbain dans deux directions. La première, hydrologique, est celle de l'axe du fleuve, de la circulation fluviale amont, la seconde, terrestre, celle de la relation perpendiculaire entre les deux rives. Pour la ville, la création du pont est le moyen le plus radical d'étendre le périmètre urbain, souvent central, à des secteurs qui étaient proches à l'oeil mais éloignés en termes de temps de parcours. La quasi-disparition dans nombre de pays des "passeurs" qui avec leurs frêles embarcations reliaient les deux rives en autant de points qu'il était nécessaire a fait du pont (mais il en est de même du tunnel) le moyen privilégié de réunion des terres séparées.

On comprend dès lors que dans la plupart des villes fluviales, les édiles aient dans leurs cartons des projets de création de ponts.

Pour les portuaire le pont n'est pas aussi nécessaire et constitue même un obstacle majeur pour le trafic⁷. Le plus souvent la création du pont entérine le glissement du lieu portuaire vers l'aval et la stérilisation des relations avec d'autres agglomérations d'amont. Les portuaires

n'ont guère besoin de pont pour assurer la relation entre rives, même si la séparation des lieux entre rive droite et rive gauche engendre une différenciation dans la localisation des chargements selon leur nature.

"On pense, à vrai dire, que le pont, d'abord et à proprement parler, est simplement un pont. Après coup et à l'occasion, il peut encore exprimer beaucoup de choses"⁸.

Il est vrai toutefois que l'ouverture routière, grâce à un franchissement nouveau, facilite la circulation terrestre des marchandises traitées par le port car "Le pont rassemble autour du fleuve la terre comme région". La terre comme région c'est l'hinterland portuaire, la face continentale du port, l'image inversée de son espace aquatique.

Loin de se limiter au périmètre de son "domaine", des surfaces, d'ailleurs discontinues, qui accueillent ses darses, ses quais, ses terre-pleins, ses rails et ses entrepôts, le port fluvial englobe le fleuve et ses espaces, se modèle sur son régime, se prolonge sur l'amont et l'aval produisant ainsi un lieu remarquable dans l'univers des grands établissements techniques et économiques et relativement différent de son "frère", le port maritime.

NOTES

1. Titre traduit par "L'urbain sans lieu ni borne" dans la version française publiée en 1996 sous l'autorité de Françoise Choay qui en rédige la préface et l'agrément de notations.

2. Melvin M. Weber, *L'urbain sans lieu ni bornes*, Editions de l'aube, La Tour d'Aigues, 1996, p. 65.

3. Philosophe allemand, 1889-1976.

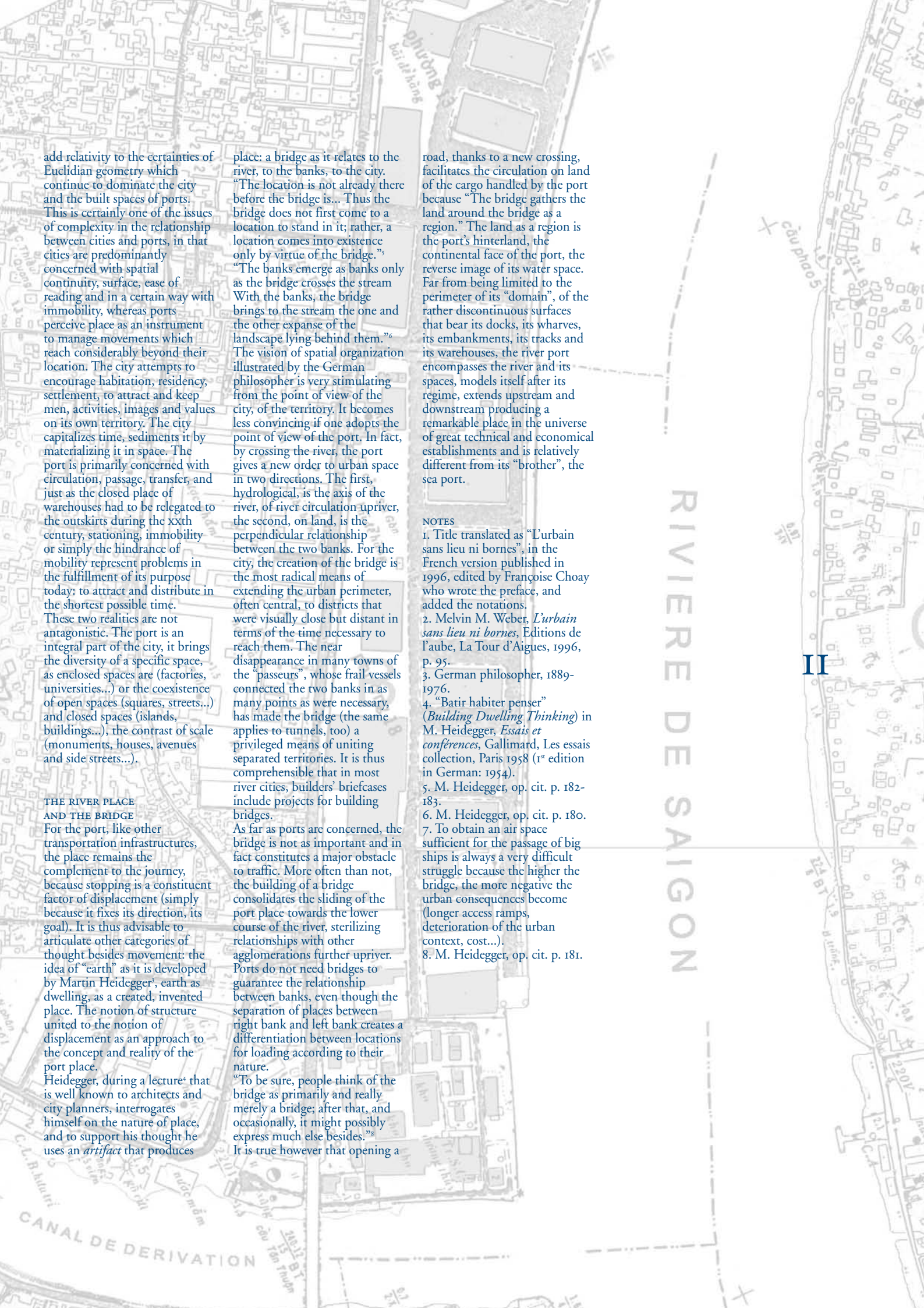
4. "Bâtir habiter penser" in M. Heidegger, *Essais et conférences*, éditions Gallimard, coll. Les essais, Paris 1958 (1^{re} ed. en langue allemande: 1954).

5. M. Heidegger, op. cit., pp. 182-183.

6. M. Heidegger, op. cit., p. 180.

7. Obtenir un tirant d'air suffisant pour le passage des grands navires est une bataille toujours difficile car plus le pont est haut plus les conséquences urbaines (éloignement de l'accès, détérioration du cadre urbain, coût...) sont négatives.

8. M. Heidegger, op. cit., p. 181.



add relativity to the certainties of Euclidian geometry which continue to dominate the city and the built spaces of ports. This is certainly one of the issues of complexity in the relationship between cities and ports, in that cities are predominantly concerned with spatial continuity, surface, ease of reading and in a certain way with immobility, whereas ports perceive place as an instrument to manage movements which reach considerably beyond their location. The city attempts to encourage habitation, residency, settlement, to attract and keep men, activities, images and values on its own territory. The city capitalizes time, sediments it by materializing it in space. The port is primarily concerned with circulation, passage, transfer, and just as the closed place of warehouses had to be relegated to the outskirts during the xxth century, stationing, immobility or simply the hindrance of mobility represent problems in the fulfillment of its purpose today: to attract and distribute in the shortest possible time. These two realities are not antagonistic. The port is an integral part of the city, it brings the diversity of a specific space, as enclosed spaces are (factories, universities...) or the coexistence of open spaces (squares, streets...) and closed spaces (islands, buildings...), the contrast of scale (monuments, houses, avenues and side streets...).

THE RIVER PLACE AND THE BRIDGE

For the port, like other transportation infrastructures, the place remains the complement to the journey, because stopping is a constituent factor of displacement (simply because it fixes its direction, its goal). It is thus advisable to articulate other categories of thought besides movement: the idea of "earth" as it is developed by Martin Heidegger¹, earth as dwelling, as a created, invented place. The notion of structure united to the notion of displacement as an approach to the concept and reality of the port place.

Heidegger, during a lecture² that is well known to architects and city planners, interrogates himself on the nature of place, and to support his thought he uses an *artifact* that produces

place: a bridge as it relates to the river, to the banks, to the city. "The location is not already there before the bridge is... Thus the bridge does not first come to a location to stand in it; rather, a location comes into existence only by virtue of the bridge."³ "The banks emerge as banks only as the bridge crosses the stream. With the banks, the bridge brings to the stream the one and the other expanse of the landscape lying behind them."⁴ The vision of spatial organization illustrated by the German philosopher is very stimulating from the point of view of the city, of the territory. It becomes less convincing if one adopts the point of view of the port. In fact, by crossing the river, the port gives a new order to urban space in two directions. The first, hydrological, is the axis of the river, of river circulation upriver, the second, on land, is the perpendicular relationship between the two banks. For the city, the creation of the bridge is the most radical means of extending the urban perimeter, often central, to districts that were visually close but distant in terms of the time necessary to reach them. The near disappearance in many towns of the "passeurs", whose frail vessels connected the two banks in as many points as were necessary, has made the bridge (the same applies to tunnels, too) a privileged means of uniting separated territories. It is thus comprehensible that in most river cities, builders' briefcases include projects for building bridges.

As far as ports are concerned, the bridge is not as important and in fact constitutes a major obstacle to traffic. More often than not, the building of a bridge consolidates the sliding of the port place towards the lower course of the river, sterilizing relationships with other agglomerations further upriver. Ports do not need bridges to guarantee the relationship between banks, even though the separation of places between right bank and left bank creates a differentiation between locations for loading according to their nature.

"To be sure, people think of the bridge as primarily and really merely a bridge; after that, and occasionally, it might possibly express much else besides."⁵ It is true however that opening a

road, thanks to a new crossing, facilitates the circulation on land of the cargo handled by the port because "The bridge gathers the land around the bridge as a region." The land as a region is the port's hinterland, the continental face of the port, the reverse image of its water space. Far from being limited to the perimeter of its "domain", of the rather discontinuous surfaces that bear its docks, its wharves, its embankments, its tracks and its warehouses, the river port encompasses the river and its spaces, models itself after its régime, extends upstream and downstream producing a remarkable place in the universe of great technical and economical establishments and is relatively different from its "brother", the sea port.

NOTES

1. Title translated as "L'urbain sans lieu ni bornes", in the French version published in 1996, edited by Françoise Choay who wrote the preface, and added the notations.
2. Melvin M. Weber, *L'urbain sans lieu ni bornes*, Editions de l'aube, La Tour d'Aigues, 1996, p. 95.
3. German philosopher, 1889-1976.
4. "Batir habiter penser" (*Building Dwelling Thinking*) in M. Heidegger, *Essais et conférences*, Gallimard, Les essais collection, Paris 1958 (1st edition in German: 1954).
5. M. Heidegger, op. cit. p. 182-183.
6. M. Heidegger, op. cit. p. 180.
7. To obtain an air space sufficient for the passage of big ships is always a very difficult struggle because the higher the bridge, the more negative the urban consequences become (longer access ramps, deterioration of the urban context, cost...).
8. M. Heidegger, op. cit. p. 181.