

## Emmanuel Pinard à Marseille

Éric Lapierre janvier 2003.

« Rien n'est plus poétique que toutes les transitions, tous les mélanges hétérogènes. » Novalis, Fragments

En 2001, l'établissement public Euroméditerranée initiait, en partenariat avec le Ministère de la Culture et de la Communication et la Ville de Marseille, une commande photographique destinée à rendre compte des mutations du territoire dont il a la charge. Le secteur concerné, situé au nord du Vieux port, représente une superficie de 300 hectares dont le réaménagement est prétexte à repenser toute la relation que Marseille entretient avec son port. Emmanuel Pinard photographie généralement la substance urbaine des périphéries métropolitaines : le grand espace ouvert, qualifié par les seuls usages dont il est le support, et dénué de toute ambition symbolique. On a coutume d'opposer ce type d'environnement – considéré comme étant dénué de valeur, et chaotique – à l'espace urbain traditionnel du centre – regardé, au contraire, comme porteur de valeurs d'ordre, de hiérarchie et, symboliquement, de représentation de la communauté. Chacune des images produites par Emmanuel Pinard dans le cadre de la commande Euroméditerranée est comme une goutte d'acide déposée sur le vieux consensus de la supériorité du centre sur la périphérie : elle le dissout et donne à voir, en-dessous, l'image d'une ville dans laquelle les éléments d'échelle métropolitaine, tels que les viaducs autoroutiers ou les installations portuaires, cohabitent avec évidence et légèreté avec les éléments d'échelle locale et quotidienne. Dans cet environnement hétérogène, les buvettes s'abritent à l'ombre des piles d'autoroutes, une végétation à demi sauvage s'immisce entre les constructions, les bateaux blancs, plus grands que les bâtiments des quais, font la navette entre les deux rives de la Méditerranée, au-delà de la Digue du Large. La Digue du Large, à partir de laquelle Emmanuel Pinard a photographié la façade de Marseille sous la forme d'un fascinant polyptique de sept pièces et de plus de 8 mètres de long, installation monumentale, à l'image de ce front de mer portuaire et urbain, et qui oblige le spectateur désireux de voir l'ensemble à reproduire le mouvement du photographe marchant sur la digue. Digue du Large d'où, se retournant vers la mer, Emmanuel Pinard a photographié l'horizon, comme il l'a si souvent fait dans ses paysages périphériques. Cet horizon marin n'est pas une simple ligne séparant le ciel de la mer : il est comme incurvé – et, par là même construit – par la présence, à chacune de ses extrémités, de lambeaux de terres émergées. Au premier plan, des blocs de béton signifient l'artificialité de ce paysage habité et, en conséquence, sa dimension culturelle. Un horizon construit, un premier plan de matière, et un propos sur le territoire photographié : là comme à Chelles, à Créteil, à Montesson ou à Brasilia, un même regard, une même capacité d'analyse et un même mystère, pour dire que la photographie documentaire est un engagement artistique qui se situe bien au-delà de l'objectivité.

## LA GRANDE JOLIETTE, A. LE MARCHAND

Remarques sur la Grande Joliette à Marseille selon Emmanuel Pinard,

par Arnaud le Marchand.

Photographier la périphérie et les espaces intersticiels intérieurs participe d'un débat crucial sur l'évolution de la ville. Ces photographies peuvent être lues comme des témoignages de la perte de la ville classique, ils seraient l'enregistrement de symptômes d'une crise plus vaste. L'étalement urbain est associé aux trappes spatiales à chômage, à la ségrégation, à la perte de la communauté, aux problèmes écologiques. On dénonce alors vite, face à l'attraction paradoxale de ces vues, une fascination morbide, une esthétisation de mauvais aloi. Cette incompréhension est récurrente, elle va de pair avec le regret des anciens centres et des villes compactes. On peut lui opposer plusieurs objections :

La force inhérente à certains de ces espaces et de ces constructions. Un échangeur routier, dispositif reliant le proche et le lointain, donne de fait à penser et sentir. Sur la circulation des personnes, des machines, des récits, sur la proximité et l'enclavement, les sons, les pollutions, les ruines. L'échangeur routier résume bien des aspects de la vie contemporaine du local au global et vice-versa.

La vie dans ces espaces périphériques n'est pas seulement pauvreté, solitude, crime. Elle est aussi invention d'autres quotidiens et d'autres usages de l'espace. D'où d'autres conflits que ceux se mettant en scène dans les centres villes.

Enfin y-a-t-il jamais eu vraiment de villes sans périphéries, sans friches internes et externes, idéalement compactes et consensuelles ? La ville sans coins noirs, sans lacunes, sans spongiosités est un mythe. Penser la ville peut-il se faire sans critiquer cette nostalgie des centres fastueux saturés d'art et de richesse ? N'y a-t-il pas des vides aussi nécessaires à l'urbanité que les pleins ?

Le travail d'Emmanuel Pinard nous invite à cette réflexion. Après avoir exploré les limites incertaines, les friches et les interstices, il fait retour sur des zones anciennes, plus centrales. Depuis le constat des multiples fragmentations actuelles, il pose son regard sur le dock-entrepôt Talabot de Marseille, au bord du bassin de la Joliette, c'est-à-dire sur des équipements patrimonialisés par les institutions après une période où ils ont constitué une friche industrialoportuaire. Il les reconsidère implicitement par rapport à la périphérie. Avant d'être des bâtiments reconnus pour leur qualités, des lieux de mémoire protégés et investis de nouvelles promesses de développement, ces équipements furent eux aussi pris dans des conflits, organisèrent des circulations, barrèrent la voie à d'autres, posèrent des problèmes nouveaux, comme le font les formes urbaines contemporaines. Ils furent une frontière, une périphérie, un échangeur.

Ces vues du Bassin de La Joliette permettent de passer d'un questionnement à l'autre. En effet, photographier le territoire de la Joliette pose d'emblée une question d'échelle. Emmanuel Pinard y répond de deux façons :

D'abord par le point de vue choisi, celui de la digue du Large. Il y a cohérence entre cette distance et les fonctionnalités du lieu. La digue fut construite pour créer un bassin à la taille des navires qu'il devait recevoir. Leurs dimensions actuelles excèdent largement celles pour lesquels le dock entrepôt fut pensé, et surpassent celle de la cathédrale. Les ferrys à quai les dépassent, alors que comme la petite barge porte conteneurs sur la gauche, ils sont loin d'être les navires amiraux du moment. Ces « mobiles » ont une toute autre dimension que celle des automobiles, d'où l'absence apparente des personnes dans les représentations actuelles des ports. Les photographies industrielles, qui servent aux négociations commerciales ou avec les assurances notamment, sont maintenant le plus souvent prises du ciel et réduisent au détail la forme humaine.

Cette présence des navires renvoie pourtant à la dimension construite du territoire comme réseau mettant en relation des acteurs humains et non humains, à des échelles multiples, permettant de passer directement du quartier à la méditerranée et à la circulation océanique globale.

Le choix du polyptyque plutôt que du panorama unique, ou de la vue aérienne couramment utilisée pour illustrer des territoires de cette importance, aborde la question de l'échelle via la complexité et les pliures du territoire. Irreprésentable d'un seul tenant non seulement par sa taille mais par ses contradictions. La discontinuité délibérée de cette série souligne les enclaves, les parties, les contours non linéaires du quai. Il rappelle les difficultés pour appréhender d'un coup, d'un clic, un tel ensemble malgré sa continuité apparente. Il faut effectivement l'arpenter pour le comprendre et non le voir d'en haut.

Le choix du sujet enfin interroge la question de la ville et des friches. Ce bassin de la Joliette et le dock entrepôt relié au chemin de fer ont marqué comme un repère mémoriel une domination parisienne sur le développement de Marseille. Ce bassin et ce dock d'une grande compagnie n'étaient pas des projets locaux, les marseillais souhaitaient un développement de leur port vers le Sud. C'est donc la matérialisation de la projection de logiques globales, qu'ils combattirent, et finirent par encercler plus tard pour reprendre un temps le contrôle du port de Marseille. Ce bâtiment des Docks est déjà la séparation ville/port en dépit de la proximité physique qui peut masquer des divergences politiques.

Cet ensemble représente par ailleurs la modernisation technique, il était une tentative d'organiser le travail portuaire selon le modèle de l'usine. D'abord victorieux, il détruisit la corporation des portefaix et l'organisation du travail du vieux négoce, il échoua ensuite notamment à cause de l'intermittence des flux portuaires, à leur irréductible discontinuité que l'on ne pût durablement enfermer dans cet espace. Enfin cet ensemble est liée à d'autres invasions et fractures, il servira le commerce colonial et la décolonisation aussi le déclassera. Décolonisation dont, via le retour des pieds noirs et l'émigration, les quartiers Nord de Marseille se peupleront. Puis le conteneur discrètement présent dans l'un des cadres du polyptyque l'a condamné aux changements d'usage, à la marginalisation. Sa requalification dans le cadre du projet Euromed, met toujours en jeu des relations poli-

tiques et économiques, en fait une construction sociale autant qu'un bâti. Son devenir nous fait demander si les échangeurs autoroutiers des périphéries, les barres HLM, ne deviendront pas eux aussi des éléments de patrimoine après une requalification future ?

Ces clichés enfin renversent la vision classique des ports et de Marseille telles que la peinture de Vernet l'a représentée, vue de l'intérieur. Le regard part de la digue du Large vers la ville , et non du quai vers l'horizon marin. Retour réflexif vers un espace devenu intérieur, mais aussipeut-être sur un espace plus influencé qu'influçant, comme un retournement du mouvement colonial qui l'avait fait surgir. C'est aussi du Marseille post colonial dont il s'agit ici . Il y a donc du segment et de l'enclavement dans le centre le plus prestigieux. C'est via une pratique dégagée de la photographie d'architecture qu'Emmanuel Pinard peut ainsi renouveler la vision du centre et de la périphérie.

11-2006