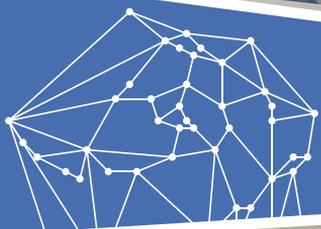


PORTS, VILLES ET TRANSITION



**Direction de l'ouvrage :** Brigitte Bariol-Mathais

**Comité éditorial :** Marianne Malez et Marie Donoso-Banderas



**Responsable de publication :** Sabine Bledniak

**Partenariat :** Manuele Destors

**Édition déléguée :** Olivia Barbet-Massin

**Maquette :** Claude Gentiletti

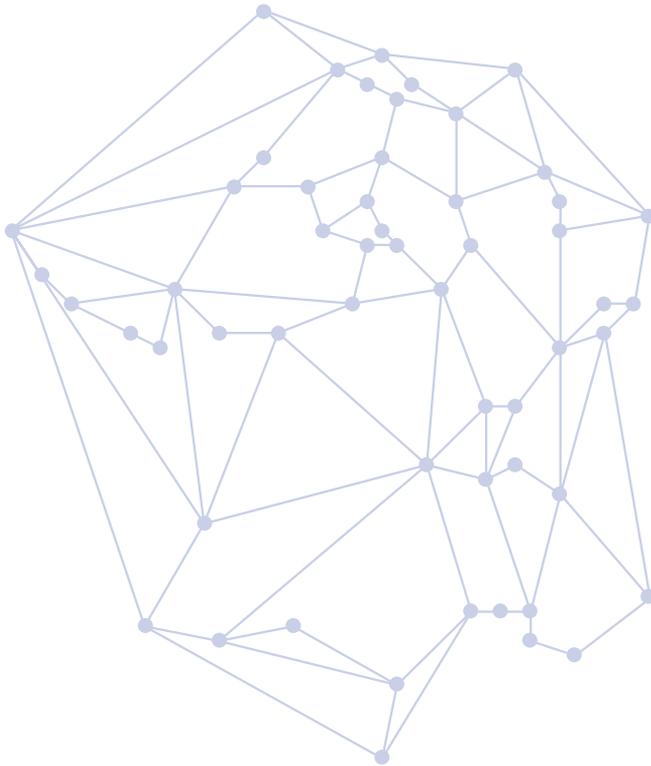
**Fabrication :** Cécile Lebreton

© Fnau, 22, rue Joubert, Paris 9<sup>e</sup>

© Éditions Gallimard, collection Alternatives, 5, rue Gaston-Gallimard, Paris 7<sup>e</sup>, 2021

[www.editionsalternatives.com](http://www.editionsalternatives.com)

# PORTS, VILLES ET TRANSITION



POINTS :  
FNAU :

13

# SOMMAIRE

## **Préface**

- 7 Les ports, leviers des politiques urbaines

## **Introduction**

- 9 Villes portuaires : surmonter les tensions pour des relations durables

## **1/**

### **Le port dans la ville**

- 16 Le Havre
- 20 Dunkerque
- 24 Saint-Nazaire
- 29 Marseille
- 33 Lorient La Base
- 36 Strasbourg
- 40 Bayonne
- 44 Canet-en-Roussillon
- 50 Esthétique portuaire en Europe
- 56 Subsahara
- 59 Afrique

## **2/**

### **Le port dans le territoire**

- 66 Vallée de la Seine
- 71 Le port vs les ports
- 74 Méditerranée-Rhône-Saône
- 78 Guyane
- 82 Papeete
- 86 Halifax

## **3/**

### **Le port comme acteur économique**

- 94 Lyon
- 99 Tisser sa stratégie portuaire
- 102 Marseille
- 106 La Réunion
- 112 La Martinique
- 116 Lorient
- 122 Évolution des croisières
- 126 L'économie circulaire appliquée aux ports
- 130 Brest

## **Conclusion**

- 135 Quelle ville portuaire en 2050 ?

## PRÉFACE

# Les ports, leviers des politiques urbaines

Jean Rottner, président de la région Grand Est, président de la Fnau

Les ports, ouverture vers le monde ou porte d'entrée, sont des éléments structurants d'une ville, d'un territoire.

La relation entre les ports et les villes n'est ni simple ni linéaire. Qu'ils soient fluviaux ou maritimes, les ports sont des lieux à part, souvent cœurs économiques et centres de la vie urbaine, parfois enclaves dans la ville ou sources de nuisances, mais toujours espaces reconnaissables et identifiés par les citoyens.

Tournés vers l'extérieur, ils sont aussi désormais des leviers des politiques urbaines et d'aménagement : projets urbains pour repenser l'esthétique des interfaces entre les ports et la ville, partenariats renforcés avec les acteurs portuaires et logistiques ou transformation des ports comme lieux de médiation citoyenne... la ville ne se fait plus sans les ports.

Liens entre les territoires, opérateurs des flux internationaux, les ports, fluviaux et littoraux, sont aussi des maillons de l'aménagement interrégional et européen. Ils rendent concrète l'importante coopération entre les territoires, notamment dans un environnement mondial toujours plus concurrentiel. Face aux transitions – climatique, économique ou démocratique – les ports peuvent être des moteurs des transformations du territoire. Lieux privilégiés des échanges, ils sont incontournables dans la compétition internationale, ils devront se réinventer pour équilibrer l'impératif de compétitivité et l'urgence climatique, tout en s'assurant de ne pas perdre ce lien de proximité avec les citoyens.

C'est dans ce dialogue renouvelé entre villes et ports que les territoires de demain, ayant entrepris leur transition, vont se construire.

## INTRODUCTION

# Villes portuaires : surmonter les tensions pour des relations durables

José M. Pagés Sánchez, Association internationale villes et ports (AIVP)

Les villes portuaires se caractérisent d'emblée par leur situation géographique à la frontière entre l'eau et la terre. Sur la côte, sur les rives d'un fleuve ou d'un lac, le frottement des zones urbaines avec l'eau a défini de manière particulière la structure spatiale de ces villes, leur modèle économique et leur identité socioculturelle, ainsi que leur relation avec l'écosystème naturel. La recomposition constante des activités portuaires et urbaines sur le front de mer a ainsi contribué à identifier un type spécifique de villes, reconnaissables partout dans le monde, confrontées à des défis similaires et connectées par des routes maritimes. Selon Carola Hein<sup>1</sup>, les villes portuaires sont « l'incarnation spatiale des flux économiques mondiaux entre la mer et la terre. En elles, nous pouvons lire les effets des réseaux de commerce et de transport ».

Aujourd'hui, 74 % des échanges commerciaux de l'Union européenne<sup>2</sup> se font par bateau et 37 % des échanges commerciaux intracommunautaires de marchandises passent par les ports. Lesquels sont également cruciaux pour le déplacement des passagers, puisque près de 400 millions de personnes ont profité de croisières ou de ferries en 2012. Le transport maritime est d'ailleurs considéré comme le mode de transport le plus efficace sur le plan environnemental en termes d'émission de gaz à effet de serre par tonne de marchandises.

Malgré le rôle clé que jouent les ports dans notre société et leur influence sur la configuration territoriale – du front de mer à l'hinterland –, la relation ville-port génère des tensions en tout genre. Plusieurs raisons à cela. D'abord, la relation ne peut pas être réduite aux échanges entre l'autorité portuaire et la municipalité ; elle est formée d'un écosystème complexe d'acteurs – entités publiques, à l'échelle nationale, régionale ou locale, entreprises portuaires et logistiques, travailleurs et citoyens –, chacun ayant ses priorités et ses attentes quant aux usages et aux fonctions à déployer sur ce territoire. À quoi s'ajoute le fait que le front de mer est l'une des zones urbaines les plus attractives dans les villes portuaires, attractivité nourrie par son importance historique, ses activités de loisirs et, bien sûr, son rôle dans les activités portuaires et économiques. Et tout ce qui définit un port – contact concret avec l'eau, protégé des tempêtes, accès aux eaux profondes, connexion aux infrastructures – est difficile à déplacer. Dans le même temps, les villes portuaires commencent à développer de nouvelles fonctions, et des phénomènes mondiaux, comme la crise sanitaire due au Covid-19, soulignent la demande de nouveaux espaces publics, si possible proches de l'eau.



Le port de Hambourg illustre les défis et la complexité caractérisant la relation entre ports et villes. © Pixabay

Ensuite, la proximité entre ville et port pose des difficultés économiques, sociales et environnementales, du fait de la présence d'activités industrielles sur le territoire urbain ; elle crée aussi des tensions politiques, à différentes strates de gouvernance, qui peuvent défendre des positions contradictoires face aux défis émergents. Cette complexité a des racines historiques plus ou moins lointaines, notamment les plans successifs de développement portuaire mis en œuvre durant une grande partie du <sup>xx</sup>e siècle.

Une amélioration néanmoins se fait jour dans cette relation tumultueuse, depuis le début des années 2000. Le changement est en partie fondé sur l'évolution du rôle des ports dans notre société, auparavant centrés sur les performances logistiques et économiques, désormais vus sous un angle plus global et porteurs de valeur ajoutée en termes sociaux et environnementaux. Une telle évolution peut être attribuée à la publication d'un nombre croissant de documents de politiques publiques et de recommandations émanant d'organisations internationales du secteur, depuis l'Association internationale villes et ports et son guide de bonnes pratiques jusqu'aux travaux d'autres organisations, telles la Fédération nationale des agences d'urbanisme, l'European Sea Port Organization, l'Organisation de coopération et de développement économiques ou l'American Association of Port Authorities. L'intention des ports de se rapprocher de la société est également palpable dans toutes sortes de programmes sociaux et environnementaux, et dans l'importance croissante accordée à l'architecture et à l'urbanisme. Des coopérations émergent alors entre les autorités portuaires et les acteurs de l'urbain dans les opérations de front de mer, comme à Marseille, ou dans de grands projets architecturaux, à l'instar du nouveau siège de l'autorité portuaire d'Anvers.

Quelle est la prochaine étape ? Pour aborder les défis et les tensions entre les ports et les villes, il est nécessaire de le faire dans le cadre mondial du développement durable, dirigé par les Nations unies, notamment les 17 objectifs de développement durable réunis dans l'Agenda 2030. Partant, il s'agit d'établir un lien franc entre les actions qui peuvent être menées par les principales parties prenantes dans les villes portuaires et cet agenda mondial, et donc de définir comment la relation ville-port contribue au développement durable dans le scénario mondial. Différentes organisations internationales y participent, notamment l'AIVP, qui adapte au contexte spécifique des villes portuaires les 17 objectifs des Nations unies pour guider les acteurs de ces villes dans les domaines clés que sont la transition



Siège de l'autorité portuaire d'Anvers (Zaha Hadid, architecte). © Pixabay

énergétique, l'adaptation au changement climatique, la protection de la biodiversité, le développement du capital humain, la mobilité durable et la gouvernance renouvelée.

En juillet 2019, António Guterres, secrétaire général des Nations unies, a appelé au coup d'envoi de la Décennie de l'action climatique en interpellant le global, le local et le citoyen. Idéalement placées à l'interface global-local, les villes portuaires sont incontournables pour accélérer la transition vers un monde plus soutenable. Relever ce défi colossal passe par l'apprentissage et le partage d'expériences positives, comme celles que ce livre présente. En matière de planification urbaine et régionale, rien ne pourra se faire sans une compréhension fine des différents types de ports existants, du rôle de l'interface et de l'identité locale des villes portuaires. Les ports fonctionnant en réseau, il est essentiel de comprendre leur rôle dans les plans continentaux, tels que les corridors TEN-T<sup>3</sup>, ou la manière dont les villes portuaires sont intégrées dans des systèmes urbains et paysagers plus larges ; essentiel aussi de rechercher de nouveaux modes de coopération entre les acteurs pour mettre en place une logistique innovante et développer les villes portuaires en tant que noyaux d'activités maritimes. Au cours des prochaines décennies, l'économie bleue sera un élément fondamental du modèle économique des villes portuaires. Les acteurs politiques et les infrastructures devront être prêts à répondre à ce défi inévitablement lié à d'autres comme la transition énergétique ou le tourisme durable. Surtout, l'urgence est de définir et de renforcer la place des citoyens dans cet écosystème complexe avec le développement des *port centers* et des processus participatifs inclusifs susceptibles de construire la vision de la ville portuaire du futur.

#### Notes

<sup>1</sup> Carola Hein, Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations, *International Journal of Global Environmental Issues*, Inderscience Enterprises Ltd, vol. 13 (2/3/4), 2014, p. 356.

<sup>2</sup> « European ports : an engine for growth », *Mobility and Transport* ([https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/infographics\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/infographics_en))

<sup>3</sup> Trans-European Transport Network : corridors transeuropéens.



Marseille, une cohabitation entre port et ville. © Pixabay



1/

# LE PORT DANS LA VILLE

Aménagement à part entière et reconnaissable d'une ville, le port n'est pourtant pas toujours un lieu de cette ville. Les villes tendent désormais à réintégrer leur port – hier surtout tourné vers l'extérieur – pour en faire un espace de vivre-ensemble. Le port redevient un objet au cœur des politiques territoriales, dont l'esthétique et les aménités sont repensées, et il retrouve les habitants qui s'en étaient éloignés. Aménager les lisières des ports, se réapproprier l'espace, en faire des fers de lance de la sobriété énergétique ou du dialogue citoyen, autant de nouvelles pratiques des territoires pour remettre le port dans la ville.

# Le Havre : les enjeux d'aménagement de l'interface ville-port

Simon du Moulin, agence d'urbanisme Le Havre Estuaire de la Seine (AURH)

Lieu d'échanges et de frottements aux limites mouvantes, une interface ville-port est complexe à définir et à catégoriser tant les histoires et les sites sont divers. La mise en relation spatiale de deux systèmes, le monde urbain terrestre et l'univers portuaire, féconde des espaces très singuliers, parfois exceptionnels. La présence de l'eau, les terrains mutables, les paysages, les traces historiques fabriquent des ingrédients fertiles pour construire la ville (et le port) de demain.

Fruit d'un éloignement progressif, parfois brutal, des fonctions portuaires de la ville-centre, les interfaces ville-port ont longtemps conservé les marques de l'abandon et de la perte de repères. À partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et jusqu'à nos jours, le processus s'est accéléré avec la quête croissante de gigantisme et de performance des ports. Cette époque de progrès technique a été marquée par l'arrivée de bateaux et de terminaux toujours plus imposants, rendant obsolètes les formes historiques des ports.

Pour Brian S. Hoyle, « l'interface ville-port est une expression qui n'aurait pas été comprise à l'époque où la ville et le port étaient interdépendants et partageaient une identité commune ». L'interface ville-port existe parce que les deux mondes ne cohabitent plus comme ils avaient l'habitude de le faire. Au Havre, l'empreinte historique des bassins centraux permet d'observer à ciel ouvert toute l'histoire portuaire de la ville depuis sa création en 1517 par François I<sup>er</sup>. Les bombardements massifs de septembre 1944 n'ont pas effacé la trame des premiers bassins, qui semblent aujourd'hui bien modestes dans le paysage urbain.

Longtemps délaissés par la ville au profit d'une périurbanisation diffuse, ces espaces « entre-deux » se sont paupérisés, recevant au gré des contextes des activités portuaires résiduelles ou

des usages urbains confidentiels. Ces quartiers sont aujourd'hui réinterrogés par la production urbaine comme espaces de reconquête et de projets. Ils sont une formidable opportunité pour réinventer de nouvelles relations avec les vieux bassins portuaires délaissés et « rendus » à la ville et à ses habitants. Par l'importance du foncier mobilisable, ils sont des territoires d'expérimentations pour l'émergence de morceaux de ville agréables, à proximité des centres-villes et présentant des paysages uniques.

Ces espaces sont « le terrain de jeu » de l'AURH, qui accompagne, depuis plus de vingt-cinq ans, les évolutions urbaines et portuaires de la place havraise. L'agence apporte une vision stratégique et prospective à travers les documents de planification qu'elle a élaborés pour encadrer la politique de la ville et les grands projets. Forte de son expertise et de son expérience, l'agence tire aujourd'hui des bilans réguliers des aménagements de l'interface ville-port.

## La construction d'une nouvelle attractivité

L'intérêt récent porté aux secteurs d'interface ville-port s'explique par leur potentiel d'attractivité, en particulier grâce à leur rapport à l'eau. Élément originel des villes portuaires, l'eau s'affiche comme l'élément central des politiques d'aménagement qui cherchent à (re)trouver le



Les bassins portuaires réinventés pour en faire un élément d'attractivité. © AURH

lien entre la ville et son territoire géographique. Dès lors les bassins, les darses et les canaux prennent une importance considérable dans le récit urbain. Les espaces associés, qui constituent l'essentiel de l'interface ville-port, se retrouvent alors au premier plan du (re)déploiement urbain. Ces ambitions sont entretenues par de nombreux exemples réussis, notamment dans les métropoles nordiques comme Copenhague, Oslo ou Anvers. Ce rapport à l'eau et aux paysages associés devient alors un facteur d'attractivité et d'image pour les villes portuaires, un moyen de capitaliser sur une spécificité non délocalisable. Au Havre, c'est l'émergence du concept de « cœur métropolitain » qui cristallise ces enjeux. Secteur dynamique de projets, il est à la croisée du centre reconstruit (inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco), du centre ancien, épargné par les bombardements de 1944, des quartiers sud et des espaces portuaires de l'avant-port (la Citadelle et la pointe de Floride). À la rencontre de la ville et du port, il se caractérise par son réseau de bassins urbains et portuaires qui constituent son socle et

son identité. Poumon tertiaire de l'agglomération, le cœur métropolitain est également un lieu attractif pour le maintien des services portuaires (lamanage, phares et balises, douanes, pilotes, remorqueurs) et le développement de la plaisance.

### Les défis de l'interface ville-port

Sur le plan spatial, les secteurs d'interface ville-port se définissent par un socle commun comme leur situation proche des centralités urbaines, la présence de l'eau, l'imbrication des fonctions, le patrimoine bâti et les traces physiques du passé portuaire (et industriel), les grandes surfaces de terrains mobilisables.

Sans verser dans une liste exhaustive, trop dépendante des contextes et des dynamiques locales, il est possible de dégager trois enjeux majeurs qui devraient résonner avec les préoccupations des territoires concernés, notamment pour Le Havre.

#### – Confronter les échelles et les usages

Une interface ville-port peut être très vaste et calée sur une trame viaire monumentale et un



Au Havre, l'interface entre la ville et le port, un nouveau lieu d'art et de vie. © AURH

parcellaire hérités des développements portuaires et industriels. Si la ville est majoritairement construite autour d'une brique humaine et pédestre, ces territoires sont aménagés sur une base mécanique et motorisée. Cette dernière, fortement consommatrice d'espace, peut rapidement « piéger » les équipes de maîtrise d'œuvre en charge de leur réhabilitation, qui doivent sans cesse remettre en parallèle ces superficies avec celles de la ville héritée. Sans cette confrontation, le projet est voué à reproduire des échelles inadaptées à la vie urbaine, rendant l'émergence de cette dernière moins probable.

Il est aujourd'hui possible de reconnecter ces deux univers pour créer une hybridation programmatique fructueuse. Cette dernière, à forte valeur ajoutée, doit être projetée en tenant compte des spécificités et des dynamiques locales. Correctement programmée, elle est la base de l'attractivité retrouvée de ces espaces.

– *Passer de l'intime au grand paysage*

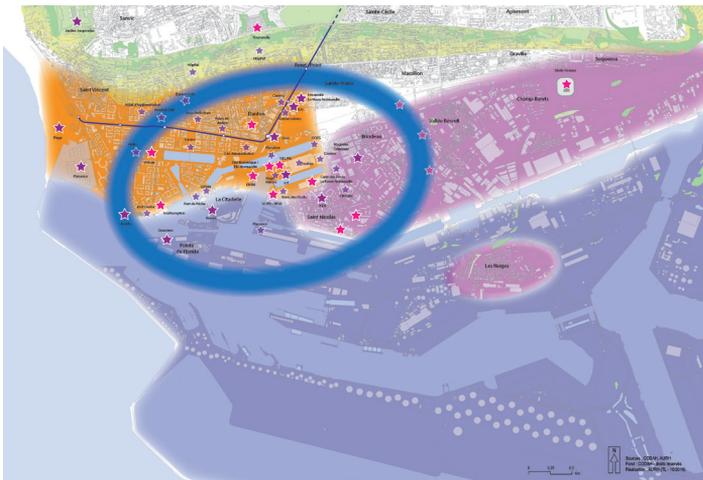
Plus qu'un aménagement de qualité, ces espaces de frottement entre la ville et le port ont besoin de retrouver une place dans le paysage de la ville et les constructions mentales des habitants. Malgré leur covisibilité directe avec les espaces urbains, ils restent pour la plupart des *no man's land*. Pourtant,

ils recèlent une richesse architecturale, technique et paysagère insoupçonnée. Combien de bâtiments, de hangars et autres constructions historiques s'y cachent ? Combien de points de vue, d'ambiances et parfois de refuges pour la biodiversité ? Ces richesses insoupçonnées peuvent guider les projets, en servant de support à divers aménagements transitoires. Elles méritent d'être identifiées et conservées comme témoins d'un fonctionnement et d'un savoir-faire aujourd'hui disparus.

– *Dépasser le zoning pour construire la ville de demain*

Territoires à forte imbrication multifonctionnelle, les interfaces ville-port peinent à entrer dans la classification des plans locaux d'urbanisme : zones urbaines habitées, économiques, d'équipements. Comment intégrer les zones logistiques et les quartiers d'habitat, les équipements scolaires et les industries dans la ville ? Ce défi peut être relevé grâce à la dynamique de projets (les orientations d'aménagement et de programmation des plans locaux d'urbanisme) et par le jeu des expérimentations.

Lieux de la désunion entre la ville et le port, les interfaces, en réinterrogeant par le projet les destins urbains et portuaires, sont à nouveau des territoires de dialogue, d'échange et d'alliance.



**Cœur métropolitain :  
un périmètre de projets.**  
© AURH

-  Cœur métropolitain
-  Centre-ville
-  Quartiers sud
-  Le port

# Dunkerque : un dialogue historique

**Nathalie Dominique**, agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (Agur)

Porte d'entrée du territoire et lieu d'accueil des grandes entreprises industrielles, le port de Dunkerque a évolué au gré des dynamiques urbaines et économiques de la ville. Aménagement clé du Dunkerquois, sa relation avec la ville et avec les habitants n'est pas linéaire. Retour sur une relation sans cesse réinventée pour faire du port un lieu à part entière de la ville.

Les 35 kilomètres de littoral de la communauté urbaine de Dunkerque présentent des caractéristiques contrastées et génèrent des ambiances variées. Cette côte de la mer du Nord est pour moitié urbaine, balnéaire et naturelle, pour autre moitié portuaire et industrielle (17 kilomètres séparent le port est du port ouest).

Sur ce territoire de conquêtes (polder, site fortement touché par les conflits mondiaux et massivement reconstruit), soumis à de fortes contraintes (submersion marine, inondations, phénomènes météorologiques, risques industriels, pollution...), les enjeux locaux se conjuguent avec les intérêts nationaux. Le territoire est ainsi concerné par deux opérations nationales : le Grand Port maritime de Dunkerque – opération d'intérêt national depuis 1983 – et les Dunes de Flandre – opération Grand Site – depuis 2012.

## **Quel rôle pour l'agence d'urbanisme ?**

En 1957, la décision nationale d'implanter un complexe sidérurgique bouleverse la géographie physique et humaine du littoral dunkerquois. Avec la mise en service d'Usinor en 1962, l'arrivée massive de population entraîne un développement urbain extrêmement rapide. Les infrastructures maritimes, fluviales, routières et ferrées génèrent des coupures urbaines importantes. Plusieurs villages – devenus villes – perdent ainsi leur accès à la mer. Dès la fin des années 1960, les élus analysent les chances et les risques de cette croissance spectaculaire. La maîtrise des conséquences

humaines, sociales et spatiales est au cœur de leurs préoccupations. L'équipe préfiguratrice de l'agence d'urbanisme les assiste dans l'élaboration du livre blanc *Dunkerque 2000*. Voyant le jour officiellement en 1972, l'agence élabore le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du littoral nord, qui planifie un développement urbain hiérarchisé (renforcement de la ville-centre, amélioration des liaisons entre l'est et l'ouest, plantations entre les sites d'habitat et les sites industriels, acquisition et préservation des espaces dunaires...).

À la suite des chocs pétroliers, la sidérurgie réduit fortement ses effectifs. De nombreux logements locatifs sociaux étant dégradés et vacants, la communauté urbaine se lance dans une politique forte de renouvellement urbain. La fermeture des Ateliers et Chantiers de France en 1987 laisse par ailleurs une gigantesque friche industrielle aux portes du centre-ville, nécessitant une réponse urbaine innovante et audacieuse. L'agence pilote alors la démarche de projet urbain qui donnera naissance au projet Dunkerque-Neptune.

Depuis, l'équipe de l'agence œuvre dans le cadre de son programme d'activités partenarial pour un dialogue ville-port sans cesse renouvelé. Cette préoccupation est centrale dans les différents documents d'urbanisme réglementaires (schémas directeurs, puis schémas de cohérence territoriale, plans d'occupation des sols puis plans locaux d'urbanisme et plan local d'urbanisme intercommunal) ainsi que dans les travaux rele-



Valorisation d'anciens phares pour une préservation du patrimoine dunkerquois. © Pixabay

vant des champs de l'économie, du projet urbain, de la politique de la ville, des mobilités, de l'environnement...

Ainsi, dans les années 1990, l'agence pilote l'élaboration du schéma d'environnement industriel, démarche innovante de concertation entre la communauté urbaine, le port autonome, la chambre de commerce et d'industrie et les associations environnementales. Cette charte définit notamment des zones de vigilance autour des sites habités. La conception des aménagements paysagers entre ville et port évolue, passant d'une logique de coupure (ceintures vertes) à une logique d'interface (espaces de transition) avec des modes de gestion différenciés et un réseau de mobilités douces associé. Plus tard, l'agence accompagne le port dans l'élaboration d'un schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) et élabore un document de préconisations à l'intention des industriels, *Le Guide des bonnes pratiques environnementales et paysagères*. Elle apporte son expertise sur les risques de submersion marine et suit les projets de recharge-

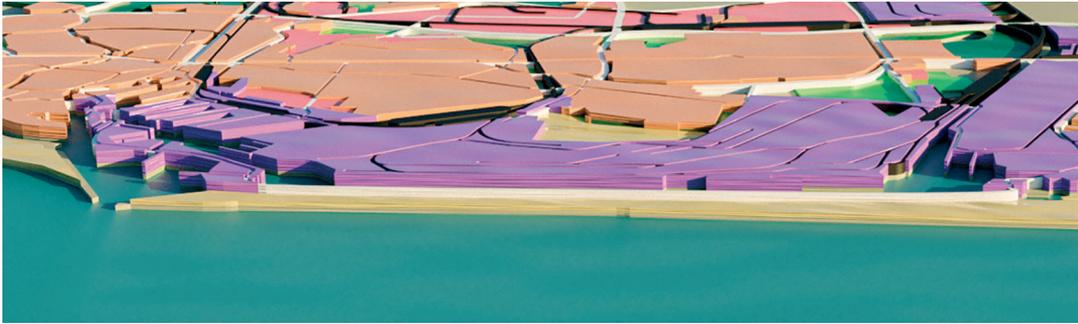
ment en sable et de rénovation des digues, où se conjuguent enjeux de protection et enjeux d'attractivité touristique.

En termes économiques, l'agence conçoit en 2009 la première Toile industrielle® pour comprendre les potentiels du développement et anticiper les impacts des changements sur les marchés économiques. Celle-ci devient un outil structurant pour le territoire<sup>1</sup>.

Dans l'ensemble des projets de renouvellement urbain une attention particulière est portée aux interfaces ville-port : reconquête des espaces délaissés par l'activité portuaire, évolution des sites urbains et impacts en termes de mobilité, d'attractivité résidentielle, de cadre et de qualité de vie.

### **2020 : un Port Center pour Dunkerque**

Lieu permanent de connaissances et d'informations labellisé par l'Association internationale villes et ports, le Port Center de Dunkerque a vu le jour grâce à la volonté commune de la communauté urbaine, du Grand Port maritime et du



Le port de Dunkerque, une relation ville-port réinventée. © Agur

musée portuaire. Son objectif est de (re)créer du lien entre les citoyens et leur port. Avec l'accueil de bateaux de plus en plus grands, de marchandises plus nombreuses, l'évolution des techniques et des métiers, et le renforcement des normes de sécurité, le port de Dunkerque s'est éloigné de la ville. En étroite relation avec les membres fondateurs du Port Center et avec le concours du Centre de la mémoire urbaine d'agglomération, l'agence d'urbanisme a imaginé, conçu et réalisé une vidéo qui retrace les étapes des évolutions portuaires, industrielles et urbaines depuis l'après-guerre. Installée au cœur de l'espace d'exposition, cette vidéo met en lumière les principales interfaces en termes d'économie, d'urbanisme, de déplacements ou encore d'environnement. Grâce à la vidéo, le grand public peut appréhender l'histoire des relations entre le Dunkerquois et son port. Ce voyage imagé dans le passé l'invite également à se projeter dans l'avenir et à entrevoir le nouveau dialogue ville-port en construction ; il ouvre la réflexion vers les enjeux de demain.

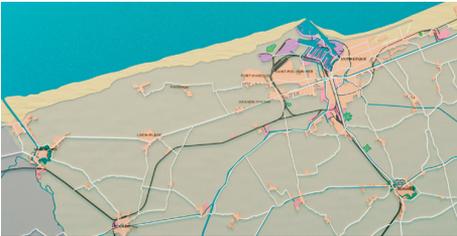
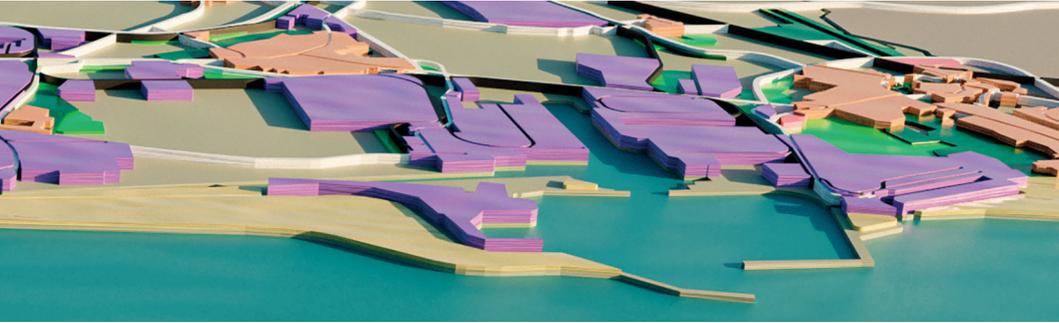
En raison de la crise sanitaire, le Port Center est resté fermé. Aussi, pour maintenir les liens, l'agence a travaillé sur une adaptation permettant la mise en ligne de la vidéo<sup>2</sup>. En complément, un livret a été réalisé à destination des partenaires de l'agence et d'un public plus averti (enseignants, étudiants, associations, citoyens intéressés...). Construit sur le même principe que la vidéo avec un découpage par décennies, ce document est enrichi par des repères sur la gouvernance et la planification<sup>3</sup>.

#### Notes

<sup>1</sup> Cf. « Tisser sa stratégie portuaire », page 99.

<sup>2</sup> [www.agur-dunkerque.org](http://www.agur-dunkerque.org) (rubrique Médias).

<sup>3</sup> À retrouver également sur le site de l'agence à la rubrique Publications.



1955



1967



1977



1979



1988



2005



2010

**Dunkerque : port et ville 1950-2020, une évolution portuaire qui s'intègre au paysage existant.** © Agur

- Sites urbains
- Activités et industries portuaires
- Plages et espaces naturels
- Espaces verts de loisirs
- Aménagements paysagers

Cartes extraites de la vidéo *Dunkerque : port et ville 1950-2020*.

2/

## Le port dans le territoire

En tant que porte d'entrée ou ouverture sur l'extérieur, le port relie les territoires entre eux.

En France et en Europe, le territoire est maillé de ports, maritimes bien sûr, mais aussi fluviaux, qui tissent la relation entre les villes littorales et leur hinterland. Parfois, organisés en corridors, les ports jouent un rôle d'aménageur du territoire et favorisent la coopération entre les espaces : coopération logistique, économique, voire politique. Ils font entrer les territoires dans la compétition européenne ou internationale en structurant une trame portuaire, un réseau maillé, de la mer à la terre.

# Vallée de la Seine : vaste espace logistique aux enjeux d'envergure internationale

**Collectif d'auteurs**, agences d'urbanisme de Rouen (AURBSE) et du Havre (AURH) et Atelier parisien d'urbanisme (APUR)

Territoire de plus de 11 millions d'habitants irrigué par la Seine, de Paris jusqu'au Havre, la vallée de la Seine constitue un maillon stratégique de la compétitivité économique française. Un décret de 2013 a permis la création d'une délégation interministérielle en charge de son développement ; elle intervient conjointement auprès des Régions Île-de-France et Normandie. Un territoire organisé, entre industrie, port et corridor, qui s'invente un destin commun.

Depuis 2013, les agences d'urbanisme de Paris, d'Île-de-France, de Rouen, du Havre et de Caen ont fait le choix de porter leur expertise commune sur ce territoire dans le cadre d'un partenariat inédit à cette échelle. Réunies au sein de la Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, elles contribuent depuis dix ans à apporter et à partager, avec les acteurs du territoire, un diagnostic qui positionne les enjeux portuaires au cœur de la stratégie de développement territorial de l'axe Paris – Rouen – Le Havre.

## **Un ensemble industriel, logistique et portuaire puissant**

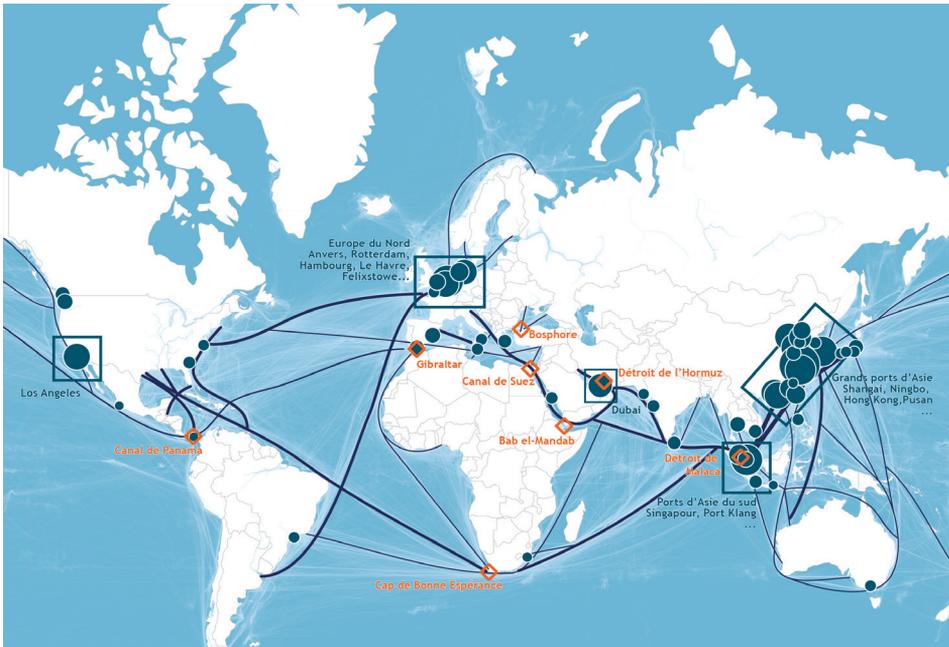
Corridor naturel, la vallée de la Seine représente un débouché majeur de transport de marchandises pour la desserte de la région parisienne et l'ensemble du pays. Les ports de Rouen, Paris et Le Havre, rassemblés depuis le 1<sup>er</sup> juin 2021 au sein d'un même établissement public, constituent le premier ensemble portuaire français, avec un trafic de 134 M de tonnes de marchandises traitées et 500 000 passagers de croisières (dont 83 % de croisières maritimes) enregistrés en 2019.

L'appareil logistique de la vallée se traduit par la présence des deux grands ports maritimes normands (les ports du Havre et de Rouen) associés aux ports et terminaux fluviaux franciliens. L'offre aéroportuaire et la présence de réseaux denses d'infrastructures routières et ferroviaires dotent la vallée de la Seine d'une armature multimodale favorable au développement du transport de marchandises combiné.

La vallée de la Seine est idéalement située, à la croisée de deux des neuf corridors européens identifiés par l'Union européenne comme majeurs pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport multimodal à l'horizon 2030 : le corridor mer du Nord – Méditerranée et le corridor Atlantique.

Pour autant, l'axe Seine représente une faible part dans les échanges mondiaux de marchandises. Le Havre, avec ses 2,9 millions d'EVP<sup>1</sup> traités annuellement, occupe la 65<sup>e</sup> place dans le classement des ports mondiaux, loin derrière les géants asiatiques, qui traitent un volume de conteneurs compris entre 20 et 37 millions d'EVP.

Les ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam et Hambourg) se placent au 3<sup>e</sup> rang mondial. Ils gagnent des parts de marché sur le transport



**Le trafic mondial de marchandises.** © Coopération des agences d'urbanisme (Apur, Aurbse, Aucame, Aurh, L'Institut)

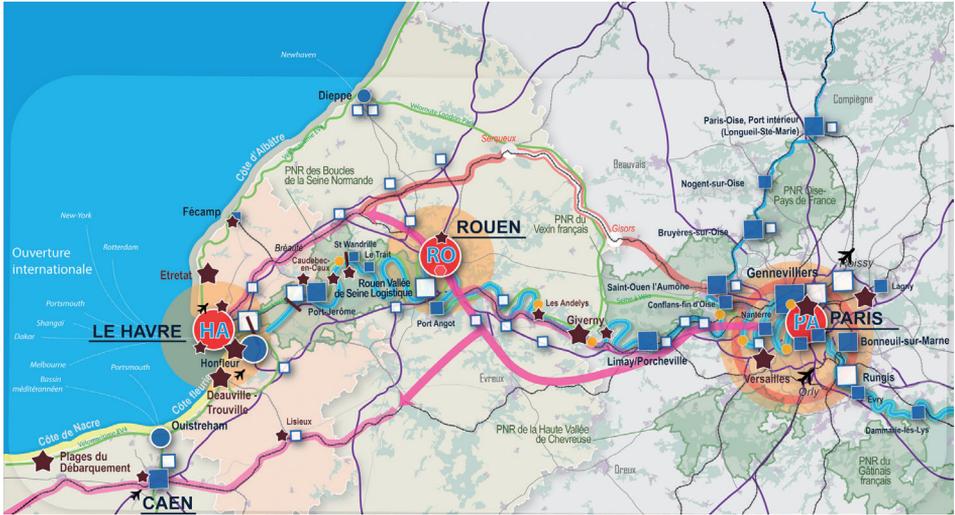
de marchandises vers l'Île-de-France depuis les années 1990. En outre, en moyenne sur les dix dernières années, 85 % des conteneurs qui arrivent au Havre ou en partent transitent par la route, 5 % par le rail et 10 % par le fleuve. Le transport routier génère des émissions de gaz à effet de serre qui pourraient être évitées si le dispositif logistique de l'axe Seine se structurait en faveur de modes de transport massifiés moins polluants. Le développement de la vallée de la Seine s'inscrit donc dans des enjeux logistiques et économiques internationaux qui la dépassent et il nécessite des moyens d'action nationaux. En effet, dans un contexte de globalisation de l'économie, de forte concurrence des places portuaires et de croissance continue de la circulation de marchandises par voie maritime, la captation de grands flux logistiques mondiaux est une des composantes de réussite dans la compétition économique à laquelle se livrent les grandes métropoles mondiales. Ainsi, Paris et sa région ne pourraient pas maintenir leur attractivité à l'international sans renforcer leur ouverture maritime<sup>2</sup>.

### Industries et ports : un destin commun

Les agences d'urbanisme ont porté leur regard sur le fonctionnement territorial en lien avec la logistique dans le cadre des missions qui leur sont confiées depuis 2013 par le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. La première Rencontre des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine identifiait, en 2015, le lien intrinsèque entre compétitivité industrielle et performances logistiques. L'étude notait le potentiel d'emplois que représenterait le développement de la filière logistique (qui représentait en 2015 10 % du PIB national et 1,8 M d'emplois). Ports, logistique et industries sont liés par un destin commun : une mise à niveau vis-à-vis des hubs logistiques du Range Nord dans les domaines de la transition écologique et de la révolution numérique est indispensable pour rester compétitif.

### S'inscrire dans une logique de corridor

Les agences pointaient aussi en 2017 la nécessaire implication de tous les acteurs logistiques, économiques et politiques au sein d'un projet commun



Le système territorial de la vallée de la Seine © AURH

**Le réseau portuaire, logistique, aéroportuaire et métropolitain**

- Hub portuaire, logistique et touristique Haropa
- Port secondaire
- Site logistique

**Ferroviaire**

- Projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie
- Corridor marchandises

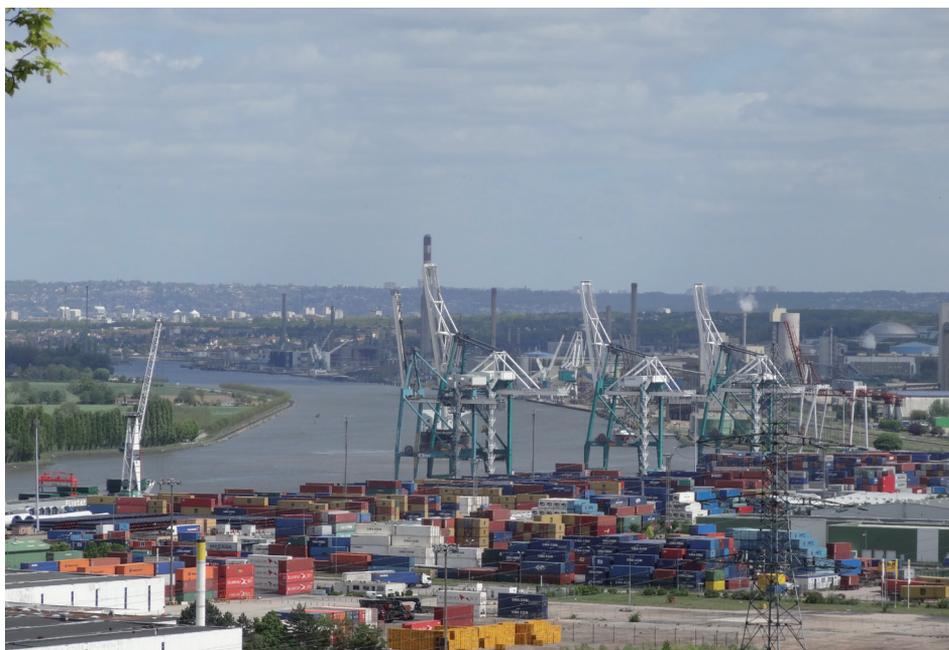
de développement territorial et portuaire. « Il n’y a pas aujourd’hui de grand port sans grand corridor de transport ni de grand corridor sans une coopération étroite et gagnant-gagnant de l’ensemble de la chaîne d’acteurs : ports, logisticiens, territoires, industries, citoyens, etc. La vallée de la Seine et ses ports doivent aujourd’hui s’inscrire dans cette dynamique<sup>3</sup>. »

À l’instar de la Thames Gateway à Londres, le projet Seine Gateway<sup>®</sup> propose une structuration portuaire, logistique et industrielle de la vallée de la Seine par ses infrastructures mais aussi par des mises en synergie contribuant à la construction d’une offre intégrée, lisible et performante à l’échelle mondiale.

**Une forte dynamique de projets et de structuration des acteurs**

Depuis 2012, un certain nombre d’initiatives et de réalisations vont dans le sens d’une structuration du corridor Le Havre - Rouen - Paris :

- l’instauration d’une gouvernance singulière rassemblant les régions Île-de-France et Normandie et l’État, animateurs du contrat de plan interrégional, l’outil opérationnel et financier pour mettre en œuvre une grande diversité de projets partenariaux ;
- la structuration de réseaux d’acteurs (CCI, agences d’urbanisme...) et de territoires (départements, grandes villes) autour d’une vision commune du territoire séquanien ;
- la fusion des trois ports de la vallée de la Seine en un seul établissement public : Haropa. Cette décision devrait faciliter la gouvernance portuaire et repositionner dans un temps court la vallée de la Seine sur l’échiquier européen ;
- la programmation et la réalisation d’infrastructures indispensables au développement de l’offre multimodale de la vallée de la Seine : la chatière, permettant un accès fluvial à Port 2000 ; la mise aux gabarits européens de la Seine à Rouen et de l’Oise (projet Magéo), permettant la navigation



La vallée de la Seine, un espace logistique dynamique. © Aurbse, 2013

de plus gros bateaux ; l'ouverture du faisceau ferroviaire Serqueux-Gisors, maillon essentiel du développement du fret ferroviaire dans la vallée ; le déploiement progressif d'un réseau d'une dizaine de plateformes logistiques multimodales le long du fleuve (Le Havre Terminal Exploitation, Achères, Limay, Val d'Hazey, Gennevilliers...) ;

- le financement de l'État, inscrit dans la loi d'orientation des mobilités fin 2019, pour la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie à l'horizon 2030, projet ferroviaire majeur pour la circulation fret et voyageurs entre la Normandie et la région capitale.

Ces réalisations contribuent à convaincre les armateurs de miser sur l'axe Seine et son hinterland pour desservir l'Île-de-France. Elles sont indispensables pour construire une offre de transport fluvio-maritime complémentaire avec le canal Seine-Nord Europe, qui offrira dès 2028<sup>4</sup> un accès fluvial très compétitif entre la Belgique et Paris. Elles préparent également l'axe Seine à capter les flux supplémentaires de marchandises qui

ne pourront pas être pris en charge par les axes historiques nord-sud européens, déjà saturés.

### **Le prolongement d'une vision du territoire à l'horizon 2040**

La Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine a mené, sur la période 2019-2020, une série de quatre ateliers prospectifs intitulés « Seine Visions 2040 »<sup>5</sup>. Les propos échangés entre les participants ont servi à bâtir un récit prospectif de la vallée de la Seine à l'horizon 2040. Les réflexions, poursuivies dans le cadre de la réalisation d'un atlas prospectif et d'un séminaire, mettent en évidence la très forte mobilisation des acteurs territoriaux sur l'aménagement de la vallée de Seine.

En premier lieu, la structuration des pôles universitaires franciliens et normands et le développement de l'innovation, notamment autour des questions de mobilités décarbonées (optimisation de la logistique fluviale et ferroviaire, mobilités douces et électriques, filière hydrogène, GNV, motorisation des bateaux...), seront déterminants



Gare de triage de Sotteville-lès-Rouen. © Aurbse Urba Images, 2014

pour l'attractivité du territoire, historiquement tourné vers les énergies fossiles.

En outre, le dialogue interterritorial autour de la question de l'artificialisation des sols, notamment à des fins logistiques, devra être renforcé pour maintenir un bon niveau de qualité de vie et d'efficacité dans l'usage des espaces, au regard des enjeux de lutte contre les îlots de chaleur, les inondations, etc.

En dernier lieu, la vallée de la Seine aura à relever de nombreux défis pour renforcer son positionnement stratégique dans l'économie nationale<sup>6</sup>. Pour ce faire, elle devra imaginer des partenariats à des échelles territoriales nouvelles, comme avec la région Hauts-de-France, pour anticiper la mise

en service du canal Seine-Nord Europe, ou encore avec la région Grand Est pour prolonger les flux logistiques au-delà de Paris vers l'est du pays et l'ouest de l'Allemagne.

#### Notes

<sup>1</sup> Équivalent vingt pieds : unité approximative de mesure des terminaux et des navires porte-conteneurs.

<sup>2</sup> Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, *Développement portuaire et logistique au service du renouveau industriel*, 2015.

<sup>3</sup> Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, *La Vallée de la Seine XXL, quel positionnement à l'échelle mondiale, européenne et interrégionale ?*, 2017.

<sup>4</sup> <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/Calendrier>

<sup>5</sup> L'ensemble des restitutions est disponible en ligne : <https://www.vdseine.fr/etudes-rencontres/seine-visions-2040/>

<sup>6</sup> Coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, *Quelle(s) vallée(s) de la Seine en 2040 ?*, 2020.

# Le port vs les ports : mailler et hiérarchiser une trame portuaire

Cédric Cariou, Institut Paris Région

À l'heure des préparatifs des JO 2024, des chantiers du Grand Paris Express, de la montée de l'e-commerce et de la recherche de solutions de transport plus vertes, le mode fluvial représente un concurrent sérieux face aux autres modes. Avec 70 ports et quais, les projets du canal Seine-Nord Europe et de Port Seine-Métropole Ouest, avec la mise à grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, l'Île-de-France est particulièrement bien dotée. La présence d'une telle armature portuaire porte la focale non plus sur le port, mais sur la place des ports au sein d'un réseau maillé et hiérarchisé... Dans le contexte francilien, il s'agit plus que jamais d'une question d'actualité pour le territoire.

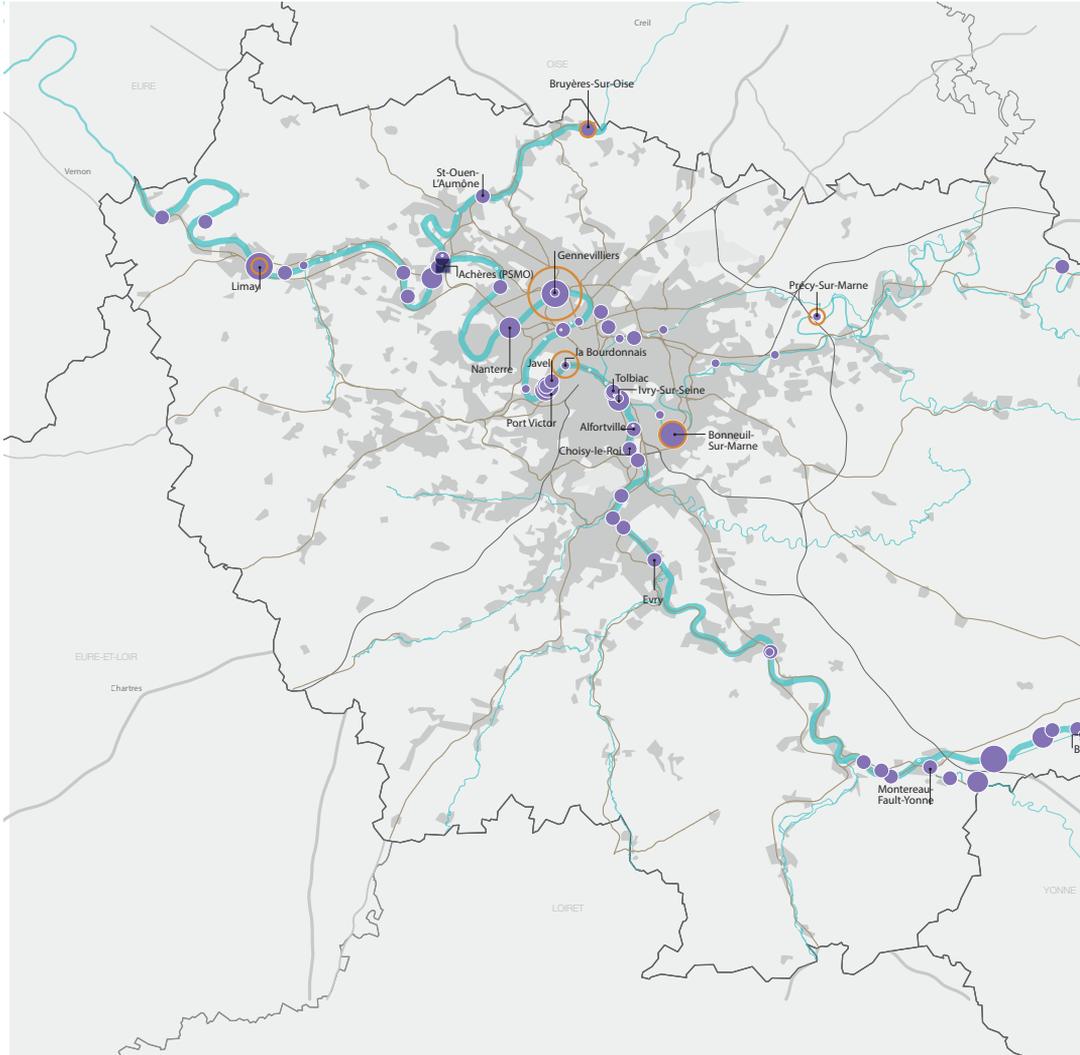
En disséquant le réseau portuaire francilien, on retrouve au premier plan le port de Gennevilliers. Port multimodal et terminal à conteneurs, c'est le premier port fluvial de France. Il concentre une part importante du fret fluvial francilien (15 %) et une très grande partie du trafic de conteneurs de la région (75 %). Le fait qu'il s'agisse d'un port de conteneurs pleinement fonctionnel, son emplacement au cœur de l'agglomération francilienne et en aval de Paris en font un port d'importance stratégique notamment pour la mise en œuvre d'une logistique de distribution au service de l'agglomération. Ce positionnement sera encore renforcé avec la future mise en service du canal Seine-Nord Europe qui relie l'Île-de-France aux grands ports belges et néerlandais. Outre Gennevilliers, la trame portuaire se compose de deux autres plateformes fluviales. Le port de Limay, dans l'Ouest francilien, positionné sur la logistique industrielle, est la porte fluvio-maritime en aval de l'axe Seine. Capable de recevoir des caboteurs transportant jusqu'à 2 500 tonnes de marchandises, il totalise 6 % du trafic régional. Au sud-est, le port de Bonneuil-sur-Marne recevait en 2018 pratiquement 10 % du trafic

francilien de conteneurs. Il alimente le terminal à conteneurs de La Bourdonnais, situé au cœur de Paris, pour l'approvisionnement des magasins Franprix en biens de consommation courante. Il s'agit d'un bon exemple de la capacité du fleuve à proposer des solutions alternatives à la route pour la logistique urbaine. Enfin, Port Seine-Métropole Ouest est un nouveau port d'une centaine d'hectares situé à Achères, dans les Yvelines, remarquablement situé au niveau de la confluence Seine-Oise et positionné sur le trafic de matériaux de construction. Il devrait entrer en service progressivement entre 2022 et 2040.

Pour compléter et consolider le réseau portuaire francilien, on retrouve, au troisième plan, un ensemble compact de petits ports urbains indispensables pour l'approvisionnement des centrales à béton et le développement des opérations de logistique urbaine.

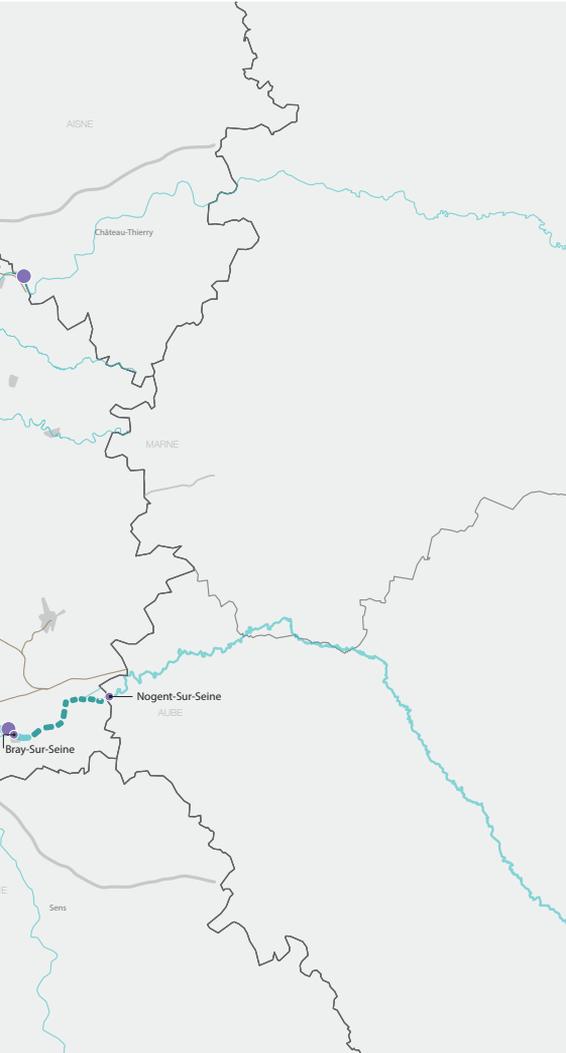
## Une réalité géographique qui limite parfois les flux

Toutefois, malgré une armature portuaire bien organisée, le réseau fluvial francilien doit composer avec certaines réalités géographiques qui



grèvent parfois significativement la capacité de certaines infrastructures à fonctionner à leur plein potentiel. Les ports de Montereau-Fault-Yonne et d'Évry-Courcouronnes en sont deux exemples : en amont des ponts parisiens, le tirant d'air permet seulement le passage de deux hauteurs de conteneurs. Bien qu'ils disposent des outils pour recevoir et gérer des trafics de conteneurs assez

importants et qu'Évry soit idéalement situé à proximité des grands sites logistiques de l'Est francilien, ces terminaux demeurent sans activité. Enfin, le coût du transport est un élément décisif dans le recours au mode fluvial pour les produits à faible valeur ajoutée. Il est donc essentiel pour favoriser ce mode de massifier l'offre et de proposer du grand gabarit. Or, si la Seine est accessible aux bateaux jusqu'à 3 000 tonnes jusqu'à Bray-



hiérarchisée. On y observe l'intérêt de bénéficier d'infrastructures complémentaires, capables de répondre à des besoins logistiques divers à différents endroits du territoire. On y observe aussi tout l'intérêt des ports comme socle pertinent pour des plateformes multimodales. Avec les accessibilités routières et ferroviaires adéquates, les installations fluviales représentent de formidables opportunités de centraliser les flux de manière à offrir toutes les possibilités de report modal à des endroits déjà stratégiquement identifiés. Débloquer plus de possibilités et de choix logistique pour les acteurs économiques, c'est aller dans le sens d'un report modal plus aisé et d'un transport plus vert.

#### Note

1 Chiffres 2018, Ports de Paris.

**Trafic portuaire en 2018.** © Haropa, Ports de Paris 2018, L'Institut Paris Région

- Trafic moyen en tonnes/an (2018)
- Trafic de conteneurs en EVP (2018)
- Port en projet

sur-Seine, en Seine-et-Marne, au-delà, la Seine n'est accessible qu'aux bateaux de 1 000 tonnes maximum. La mise à grand gabarit permettra de raccorder aux ports de l'axe Seine (Rouen et Le Havre), sans rupture de charge, les régions céréalières et industrielles exportatrices de l'Aube, du Nord, de la Bourgogne et de la Marne.

Finalement, la situation francilienne reflète bien l'importance d'une structure portuaire maillée et

# 3/

## Le port comme acteur économique

Le port est un acteur clé du développement économique d'un territoire avec le nombre d'emplois qu'il génère ou les entreprises qu'il accueille. Mais pas seulement ! Poumon économique, il attire également de nouveaux acteurs et devient structurant de toute l'économie d'une ville, sur les activités liées au tourisme aussi bien qu'à la plaisance, à la pêche ou au transport. Parfois les ports prennent même le rôle de locomotive en entraînant dans leur sillage le développement d'une économie bleue et d'innovation. Néanmoins, face à l'urgence climatique et à la crise sanitaire, ils vont devoir évoluer et inventer l'économie portuaire de demain, plus raisonnée mais toujours compétitive.

# Lyon : le port et son territoire dans 30 ans

**Clarisse Galin-Hameline**, avec la complicité d'**Emmanuel Cellier**, agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise (UrbaLyon)

Situé à deux pas du stade de Gerland, à l'entrée sud de Lyon, le port de Lyon Édouard-Herriot est le plus important des ports fluviaux de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. C'est un port multimodal, qui accueille des flux de marchandises par voie fluviale, ferroviaire et routière, ainsi que des flux d'hydrocarbures par oléoduc. C'est aussi un port méconnu des Lyonnais, inaccessible et donc peu visible, malgré sa grande emprise foncière équivalant à certains arrondissements lyonnais.

À l'heure où le premier schéma directeur du port de Lyon est en cours d'élaboration, quels sont les enjeux auxquels ce « port en ville » se trouve confronté ? Quelques pistes de réflexion autour de trois questions stratégiques.

Concédé par l'État à la Compagnie nationale du Rhône depuis sa mise en service en 1938, le port de Lyon fonctionne comme un vaste espace technique clos, dédié à des fonctions logistiques et industrielles, au service d'une zone de chalandise dépassant largement les frontières de l'agglomération lyonnaise. Il s'est développé au fil des ans et des renouvellements d'amodiation non seulement sur la base des fonctions portuaires et de l'usage de la voie d'eau, mais aussi autour des opportunités d'exploitation de l'axe ferroviaire (liaisons avec Marseille et avec le nord de l'Europe) et des opportunités d'accueil d'activités jugées plus rentables mais sans lien direct avec le fleuve.

## **Entre rêves et contraintes, quelles activités au port de Lyon demain ?**

Inscrit dans les plans d'urbanisme (Scot 2030, PLU-H) comme l'élément central d'un schéma portuaire multisite et porte d'entrée majeure pour l'approvisionnement de l'agglomération lyonnaise, le port de Lyon constitue un espace réservé et concédé au cœur de la métropole, dont les vocations sont aujourd'hui questionnées. Situé désor-

mais au centre d'une agglomération dont la croissance démographique crée d'immenses besoins en logements, en équipements et en aménités, le foncier portuaire attire les convoitises, dans un contexte urbain où l'industrie a vu sa place se réduire.

Quelles sont donc les activités économiques à privilégier sur ce site, pour tirer le meilleur parti de son emplacement et de ses atouts multimodaux ? La réorientation des fonctions logistiques et portuaires peut prendre plusieurs formes.

– Développement de la logistique urbaine : l'accroissement des besoins en livraisons de courte distance, déjà sensible aujourd'hui, devrait se poursuivre. La situation du port de Lyon, en bordure de l'hypercentre et d'une zone à faible émission appelée à s'étendre, est pour cela idéale. Le port a un rôle clé à jouer en tant qu'interface entre modes de transport massifiés (routiers, fluviaux, ferroviaires) et modes de livraison décarbonés pour le dernier kilomètre, non seulement routiers mais aussi fluviaux. L'immobilier logistique devra suivre ce développement.

– Recentrage sur les filières au service de l'urbain : le transit par le port de Lyon de marchandises destinées à des espaces régionaux éloignés (conteneurs, colis lourds, matières dangereuses) devient inadapté dans un espace urbain qui s'est beaucoup densifié. Le schéma portuaire lyonnais<sup>4</sup>,



**Le port de Lyon, point d'ancre de la déchetterie fluviale qui dessert le centre de la ville, River Tri.**  
 © Thierry Fournier, Métropole de Lyon, juin 2020

adopté en 2015, prévoit de recentrer progressivement le port sur les services de l'agglomération lyonnaise et en particulier sur les filières de l'économie circulaire (logistique urbaine, matériaux pour le bâtiment et les travaux publics, récupération, tri et recyclage des déchets...). Cette évolution nécessite d'envisager des relocalisations pour les activités non utiles à la cité, déjà fléchées dans le schéma portuaire, en cohérence avec les grandes infrastructures projetées (combiné rail-route à proximité de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, contournement fret de l'agglomération lyonnaise, grandes lignes ferroviaires) et la concrétisation d'un réseau d'équipements portuaires à l'échelle métropolitaine.

– Accompagnement de la transition énergétique : le port de Lyon a toujours eu une dimension énergétique forte, historiquement en lien avec l'essor de la pétrochimie (stockage d'hydrocarbures), puis lieu de production de chaleur à partir de l'incinération des déchets ménagers, aujourd'hui en tant que fournisseur d'énergies vertes (station

multi-énergies). Le port de Lyon a un rôle à jouer pour accompagner les mutations en cours : transition des hydrocarbures vers les énergies nouvelles, décarbonation des activités industrielles, performance environnementale de la flotte fluviale, responsabilité sociale et environnementale, incitation au report modal vers la voie d'eau, etc. À la question de l'évolution des activités économiques du port vient se greffer la question, hautement stratégique, de son intégration urbaine et de son ouverture sur la ville, qui posent d'autres problématiques que nous n'aborderons pas ici. Évolution et ouverture du port se heurtent à un certain nombre de freins, et en premier lieu aux périmètres de risques. Ces risques sont liés à la présence des dépôts d'hydrocarbures ainsi qu'à la circulation et au stockage de matières dangereuses qui transitent par le port notamment par voie ferroviaire et par voie fluviale. La trajectoire énergétique permet d'imaginer, à un horizon qui reste à définir, une diminution drastique des besoins en hydrocarbures en lien avec l'essor des

énergies alternatives et une réduction des dépôts encore nécessaires. La question de la circulation des matières dangereuses doit quant à elle s'intégrer dans une réflexion plus large sur les réseaux d'intermodalité.

### **Quelles relations avec les autres ports et plateformes d'intermodalité ?**

Un port fluvial n'existe pas seul. Il est un maillon d'intermodalité au sein de réseaux de transport mixant le fluvial, la route et souvent le fer. La compétitivité et les possibilités d'évolution du port de Lyon doivent donc être envisagées dans un cadre plus large, celui de ses échanges avec les plateformes d'intermodalité avec lesquelles il est relié. Le port de Marseille-Fos constitue la principale porte d'entrée pour les échanges internationaux massifiés et les grandes routes maritimes mondiales, avec des liaisons fluviales et ferrées jusqu'à Lyon. Mais le port de Lyon est aussi un point d'échange important pour les axes de fret ferroviaire (autoroute ferroviaire vers le Luxembourg, liaisons avec le port de Rotterdam...).

À l'échelle de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône<sup>2</sup>, Lyon se positionne comme le principal port fluvial de l'axe et dernier port à conteneurs en remontant vers le nord, en étroite relation avec le port de Marseille-Fos (ce dernier détient 16 % du capital de Lyon Terminal, le gestionnaire des terminaux du port de Lyon). Contrairement à l'axe de la Seine en cours d'unification, où les ports du Havre, de Rouen et de Paris fusionnent en un seul établissement public d'État, Haropa<sup>3</sup>, l'axe rhodanien reste marqué par une gouvernance éclatée, avec une grande variété de statuts et d'opérateurs gestionnaires, et par un manque de stratégie globale. Le port de Marseille-Fos se trouve lui-même confronté à une concurrence accrue de la part de ports plus compétitifs en Méditerranée. Ces faiblesses ont été largement soulignées par les travaux de la délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, en 2018<sup>4</sup>. Cette situation morcelée pénalise la compétitivité et l'attractivité de l'axe à l'échelle des grands corridors de fret européens alternatifs au transport routier, dans un contexte très concurrentiel (consolidation des ports du nord



de l'Europe et de leur hinterland, développement logistique en Europe centrale, nouvelles routes de la soie), et freine le déploiement du report modal pour les activités industrielles et logistiques du quart sud-est de la France. En témoigne le déclin du transport fluvial sur le bassin Rhône-Saône depuis le milieu des années 2010. La consolidation de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône devient



Le port de Lyon, un site économique multimodal au cœur de la ville, entre Gerland et Fourvière. © Olivier Pillonel

urgente pour conforter sa place parmi les grands corridors européens et permettre au port de Lyon de jouer un rôle pivot entre logistique fluviale et logistique urbaine.

À une échelle métropolitaine, la mise en œuvre du schéma portuaire lyonnais doit représenter la première étape indispensable à la formation d'un réseau intégré d'équipements portuaires, de Ville-

franche-sur-Saône au nord à Salaise-sur-Sanne/Sablons au sud, permettant une réelle complémentarité selon les filières (conteneurs, matériaux, matières dangereuses, logistique urbaine) et un recentrage du port de Lyon sur les services à la ville et à l'agglomération.

### Quelle gouvernance pour le port demain ?

Le port de Lyon est exploité par la Compagnie nationale du Rhône dans le cadre d'une concession beaucoup plus large, puisqu'elle concerne l'aménagement et l'exploitation du fleuve Rhône en tant que domaine public de l'État. Cette concession, qui arrive à échéance en 2023, est en cours de prolongation jusqu'en 2041.

Si le port de Lyon n'est qu'un élément secondaire de cette concession, l'État – tout comme la Compagnie nationale du Rhône – souhaite valoriser le rôle et la place stratégique de ce port au sein de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. En 2018, le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes a ainsi lancé une démarche d'élaboration d'un premier schéma directeur pour le port, en y associant non seulement la CNR, mais aussi Voies navigables de France, la région Auvergne-Rhône-Alpes, la métropole de Lyon, la Ville de Lyon et la Ville de Saint-Fons. Ouverture du port sur la ville, développement de l'économie circulaire, adaptation aux défis de la transition énergétique et environnementale figurent parmi les grandes orientations actuellement discutées, dans une vision prospective à l'horizon 2050 qui devra se traduire en actions d'ici à 2030. La signature du schéma est attendue d'ici à la fin de l'année 2021.

Ce premier schéma coconstruit est une étape importante pour l'élargissement de la gouvernance du port de Lyon, mais elle reste insuffisante au regard des enjeux urbains, économiques et logistiques. D'ici à 2050, une gouvernance plus ouverte pourrait être imaginée, associant entreprises du port, salariés, associations environnementales, collectivités territoriales, à l'image des conseils de développement des grands ports maritimes français. Un changement de statut juridique pourrait également être étudié, pour asseoir le développement du port sur une meilleure intégration des acteurs locaux. Enfin, un élargissement de la gouvernance à l'ensemble des équipements portuaires de l'aire métropolitaine lyonnaise pourrait être envisagé, à l'image des Ports de Paris, qui exploitent un réseau de 70 ports en Île-de-France.

#### Notes

1 « Schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence », préfet de la région Rhône-Alpes, VNF, 2015.

2 Cf. *supra* : « Méditerranée-Rhône-Saône : aménager les corridors de transport ».

3 On pourrait rêver d'un parallèle en créant Maval (Marseille, Valence, Lyon), associant les ports de ces trois grandes villes.

4 « Propositions pour le renforcement de l'intégration de la gouvernance sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône », rapport de la délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, juin 2018.

### LE PORT DE LYON EN QUELQUES CHIFFRES

À 4 kilomètres de la place Bellecour au cœur de Lyon  
Inauguré en 1938  
184 hectares, 4 darses  
20 hectares dédiés aux terminaux à conteneurs et colis lourds (Lyon Terminal)  
700 bateaux par an en moyenne  
1 680 trains et 40 320 wagons  
3 500 poids lourds par jour et sens de circulation  
1,4 million de tonnes traitées par voie fluviale en 2019  
307 800 EVP (dont 25 % par le fleuve) traités par Lyon Terminal en 2019

# Tisser sa stratégie portuaire

Jean-François Vereecke, agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (Agur)

D'ores et déjà développée dans plusieurs territoires portuaires en France et à l'étranger, l'approche par « Toiles » – ou l'approche écosystémique – est devenue un véritable outil stratégique au service du développement durable des zones portuaires. Retour d'expérience à partir du cas dunkerquois.

Une bonne compréhension et une représentation efficace des écosystèmes portuaires sont des éléments essentiels pour le montage de projets stratégiques. En effet, il est aujourd'hui avéré que, pour identifier des opportunités d'investissement ou anticiper des évolutions complexes, il convient de se doter des outils adéquats. Les « Toiles », initiées à Dunkerque et développées dans un nombre croissant de territoires, répondent à ce besoin. C'est ce que démontre la thèse soutenue par Karel Van den Berghe<sup>1</sup>, qui se concentre sur cinq interfaces systémiques ville-port dans les villes d'Amsterdam (sur l'acier biosourcé) et de Gand (sur le secteur de la construction automobile).

Cette thèse soutenue en 2018 souligne en particulier le bien-fondé de l'approche écosystémique comme levier de valeur ajoutée. Plus encore, dans le Dunkerquois, elles ont avant tout constitué des outils d'anticipation favorisant la résilience face à des ruptures économiques. On pensera aux suites de la fermeture de la raffinerie des Flandres, de la société SRD ou, plus récemment, des conséquences de la crise sanitaire. De façon plus positive, les Toiles permettent de repérer les manques dans les filières, et donc d'orienter les stratégies d'attractivité économique.

## Stimuler l'écologie industrielle

Dans cette optique, un des premiers leviers stratégiques vise le développement de démarches d'économie circulaire et d'écologie industrielle. En effet, les Toiles sont régulièrement mobili-

sées à chaque étape de leur mise en œuvre. Dès leur conception, un diagnostic des flux existants est établi. Ensuite, lorsque le support est prêt, il identifie les flux potentiels et fournit ainsi une première liste d'opportunités de synergies entre établissements. Lors de l'intervention de bureaux d'études spécialisés, les Toiles sont également utilisées pour affiner les scénarios. L'ensemble de ce processus a notamment été expérimenté dans la zone industrialo-portuaire de Dunkerque, avec les projets Epiflex (Ademe-EDF R & D), Green-Flex (Engie) ou encore les études sur la chaleur ou le dioxyde de carbone. Ce type d'approche débloque certaines procédures d'implantation en trouvant des solutions innovantes de préservation des ressources (à l'instar de projets dans le domaine de l'hydrogène).

Sur le plan environnemental, les enjeux sont multiples. Ils concernent entre autres la limitation des rejets de gaz à effet de serre (boucles CO<sub>2</sub>), la question plus générale de la pollution de l'air (identification des sources de rejets dans l'écosystème) et de la santé humaine. Plus encore, une démarche de Toile peut aider à trouver des solutions innovantes pour la préservation de la ressource, notamment dans le domaine de l'eau.

Ainsi, les Toiles de l'eau industrielle, de l'eau potable et de l'hydrosystème, qui ont été construites en région Flandre-Dunkerque, ont d'ores et déjà permis d'identifier des leviers d'économie circulaire de l'eau. L'expérience a démontré que l'approche écosystémique favorisait les solu-

tions plurielles généralement fondées sur la collaboration, plutôt que les investissements massifs et souvent peu résilients.

### **Nouveau modèle de gouvernance**

Cette approche constitue ainsi un mode de gouvernance innovant, fondé sur une nouvelle animation du partenariat de projets, particulièrement prégnante dans l'ADN des agences d'urbanisme. Les acteurs se réunissent autour d'un support commun et coconstruisent l'évolution de leur écosystème en fonction d'objectifs partagés. Pour cela, il est nécessaire de consolider l'animation de l'outil. Et, dans ce domaine, nous n'en sommes qu'aux balbutiements. La rencontre entre les acteurs est encore souvent confidentielle et les démarches très collectives n'en sont qu'au stade expérimental. Mais l'expérience fonctionne ! Nous pouvons en témoigner notamment dans le domaine énergétique.

En effet, dans le cadre des programmations pluriannuelles de l'énergie, l'Agur avait été sollicitée par la Commission nationale du débat public pour animer un atelier réunissant plus d'une trentaine d'acteurs de l'énergie, du port, des syndicats, des associations et des collectivités territoriales. L'objet de la séance était de coconstruire une vision de la transition énergétique territoriale, de prioriser les investissements et d'identifier les points stratégiques de convergence et de divergence. Elle s'est traduite par la production en un temps record d'une synthèse inédite qui contribua fortement à la réussite de la consultation.

Les Toiles ont pu être mobilisées dans le cadre de nombreux projets portuaires de très grande envergure. On pourra citer le projet éolien offshore en mer du Nord ou encore le débat public de CAP 2020, projet stratégique d'augmentation de capacité du port de Dunkerque visant la création de plus de 1,8 milliard d'euros de valeur ajoutée à l'horizon 2035. On les retrouve également en bonne position dans plusieurs réponses à l'appel à projets « Territoire d'innovation », en particulier en fil directeur du projet labellisé « Dunkerque l'énergie créative ».

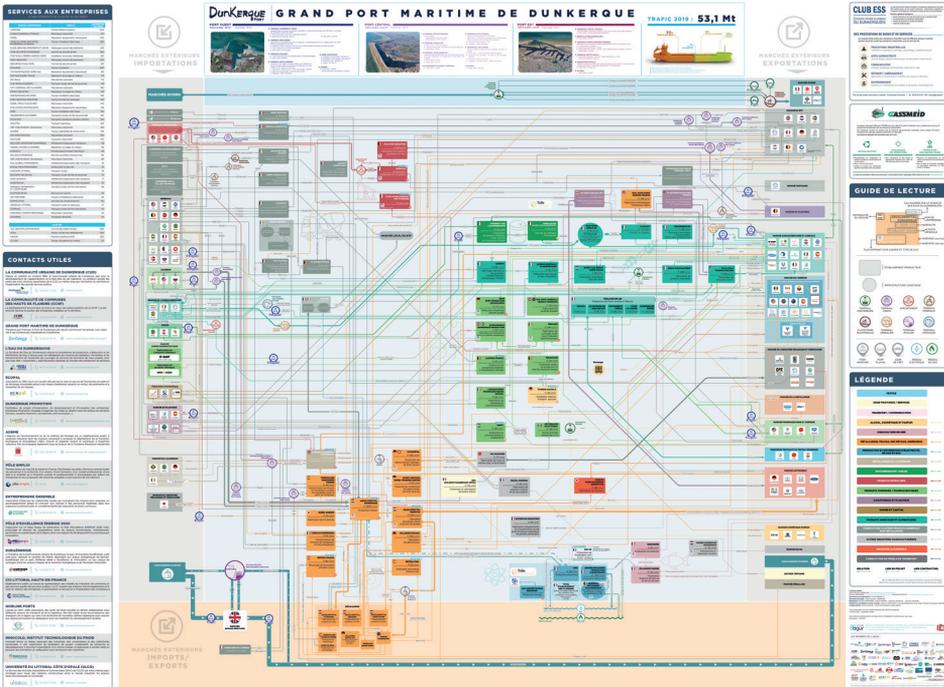
### **Créer du lien**

Au cœur de la philosophie des Toiles développées depuis plus de dix ans par les agences d'urbanisme, il y a la question du lien. Bien sûr, il y a le lien entre les entités étudiées au sein même des Toiles, les entreprises, les acteurs, les établissements portuaires... Mais, au-delà de cette première approche, l'objet même des Toiles est de créer de nouvelles liaisons. Elles peuvent engendrer des relations entre territoires, en générant des échanges commerciaux et/ou de sous-traitance entre acteurs économiques d'espaces différents (urbain-rural, par exemple). Elles favorisent également certaines relations ville-port en mettant en lumière le potentiel lié à la consolidation de liens entre la vie des espaces maritimes et les aménités urbaines. C'est particulièrement vrai dans le cas des ports de plaisance. Pour ceux-ci, on sera davantage amené à travailler sur les écosystèmes de proximité reliant la plaisance aux aménités et à la ville en général. La construction d'une Toile permettra de réunir les acteurs qui seraient à la fois contributeurs et bénéficiaires du développement de l'écosystème de la plaisance. Cette démarche présente l'avantage de fournir une vision claire sur les points d'appui stratégiques et peut même servir à mieux structurer un projet urbain autour d'installations nautiques.

### **Port Center**

Enfin, les Toiles jouent un rôle essentiel dans la compréhension des écosystèmes portuaires vis-à-vis du grand public. C'est là une des préoccupations importantes des gouvernances portuaires : développer de nouvelles relations avec la société civile. Cet objectif se traduit notamment par le déploiement progressif des Port Centers<sup>2</sup>. Celui de Dunkerque affiche un triple objectif :

- contribuer au dynamisme de la place portuaire en créant un lieu de connaissances, de valorisation et d'échanges autour des activités et des métiers portuaires d'aujourd'hui et de demain ;
- affirmer l'identité maritime du port pour contribuer à l'attractivité du territoire ;
- ouvrir le port aux citoyens en communiquant sur ce qu'il est, ce qu'il fait et sur ses projets de développement.



La Toile industrielle 2020, schéma des relations interindustrielles de la région Flandre-Dunkerque. © Agur

Dans ce cadre, l'Agur a été sollicitée à plusieurs titres, en particulier pour la création de supports cartographiques et audiovisuels. Elle a également contribué au projet via l'apport didactique des Toiles industrielles<sup>®</sup> et de la Toile énergétique<sup>®</sup>. L'apport d'une agence d'urbanisme et de développement peut également passer par la création de versions ludiques servant à la médiation auprès de publics familiaux. Les participants sont alors invités à créer leur propre Toile en fonction de scénarios de production pour des biens particuliers et connus de tout le monde (chocolat, voiture, soda,

etc.). Ils sont aidés par un ou plusieurs médiateurs et découvrent ainsi la complexité des chaînes de valeur, l'ouverture internationale du territoire et le rôle clé joué par les liaisons maritimes. Les Toiles contribuent ainsi à créer un autre lien entre deux mondes qui se connaissent encore trop peu : le port et le citoyen.

#### Notes

**1** *Planning the Port City. A Contribution to and Application of the Relational Approach, Based on Five Case Studies in Amsterdam (The Netherlands) and Ghent (Belgium)*, Karel Van den Bergh, Delft University of Technology, septembre 2018.

**2** L'appellation Port Center est un label attribué par l'Association internationale villes et ports (AIVP).

# CONCLUSION

## Quelle ville portuaire en 2050 ?

**Olivier Lemaire**, directeur général de l'Association internationale villes et ports (AIVP)

Le tout dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), sept ans après le précédent de 2014, déjà fort alarmiste, a pour objectif d'appeler à la mobilisation générale et immédiate contre le réchauffement climatique. Ses conclusions inquiétantes doivent tous nous interpeller : citoyens, entreprises, universités, associations, autorités publiques.

En 2021, nous sommes au début de la « décennie pour l'action », avec un sentiment d'urgence, de maintenant ou jamais, du dernier appel pour sauver la planète. En l'an 2051, dans trente ans, l'Agenda 2030 des Nations unies fera partie de notre histoire, en tant qu'effort global inédit pour prendre conscience de la fragilité et des limites de la planète, mobiliser tous les acteurs dans la même direction et faire changer notre comportement. Je veux croire que les transitions rapides que nous devons mettre en œuvre auront eu lieu. Je veux croire que les projets de recherche, les technologies développées au cours des années 2020 mais aussi nos efforts de réduction de notre consommation d'énergie auront suffi à freiner les émissions de gaz à effet de serre, juste à temps pour rester sous la limite des 2 degrés de réchauffement global fixée par les accords de Paris de 2015. Quel rôle les villes portuaires auront-elles joué dans ce processus ?

Si nous prenons en considération les tendances mondiales d'aujourd'hui pour prévoir un avenir possible, un avenir optimiste, et considérant que nos efforts seront suffisants, nous pouvons imaginer que notre société aura connu les changements nécessaires et indispensables.

Alors, imaginons ensemble...

En 2050, il est fort peu probable que nous ayons pu inverser la courbe du réchauffement climatique jusqu'à un niveau qui serait sans conséquence mais les villes portuaires auront déjà mis au point des mesures de protection du littoral et des berges pour se protéger des inondations et des phénomènes météorologiques extrêmes. Nous nous serons adaptés, comme nous le faisons toujours, avec résilience, intelligence et – avons-nous le choix ? – solidarité. Nous pouvons nous attendre à voir des littoraux « intelligents » qui intégreront dans leurs aménagements différentes solutions pour se préparer aux inondations tout en restaurant la biodiversité. Les solutions fondées sur la nature seront intégrées

**En l'an 2051, dans trente ans, l'Agenda 2030 des Nations unies fera partie de notre histoire, en tant qu'effort global inédit pour prendre conscience de la fragilité et des limites de la planète.**

dans la conception des brise-lames, des digues, des infrastructures portuaires, des espaces publics et des parcs, garantissant que les villes portuaires pourront résister aux défis météorologiques. Déjà, de multiples initiatives se développent partout sur la planète.

En 2050, les sources d'énergie durable ont progressivement pris le pas sur les énergies fossiles et couvrent désormais la majeure partie des besoins civils et industriels. Les vastes espaces portuaires et industrialo-portuaires en reconversion ont permis l'émergence de nouvelles filières énergétiques, créatrices de nouveaux emplois. Dans les villes portuaires, les navires, dotés de moteurs à hydrogène, la meilleure alternative pour ces géants des mers, ne polluent plus l'air. La propulsion vélique réinventée fait son grand retour. L'énergie houlomotrice est maintenant une réalité et sa production s'impose dans la conception des nouvelles infrastructures portuaires. Les investissements à finalité unique appartiennent depuis longtemps au passé, chaque nouveau quai ou entrepôt n'est pas seulement respectueux de l'environnement, il est aussi associé à une chaîne logistique intelligente offrant des usages multiples et des économies d'énergie. Les navires les plus récents ont dépassé le demi-kilomètre de long, mais seuls quelques grands ports européens peuvent les accueillir. En corollaire, les liaisons maritimes de courte distance se sont considérablement développées, remodelant les routes maritimes et redistribuant les marchandises vers les ports maritimes plus petits, qui se sont repositionnés pour mieux irriguer les territoires, par le transbordement, le cabotage et la navigation fluviale. Les petits véhicules électriques autonomes et l'usage des drones sont la norme, sur terre et sur l'eau.

En 2050, portées par le concept de l'économie bleue, les villes-ports sont devenues des plaques tournantes de l'économie circulaire. De nouvelles industries manufacturières s'y sont installées pour répondre aux nouvelles normes internationales visant à l'optimisation de la consommation des ressources et de l'énergie et pour des productions de biens toujours plus recyclables. Dans le cadre de

**Les défis sont connus et partagés par la communauté internationale, un grand pas a été fait puisque nous savons désormais ce que nous devons affronter collectivement.**

la lutte contre le gaspillage, les processus d'écologie industrielle sont désormais répandus. Nous sommes en mesure de réutiliser complètement les calories et les frigories issues de l'industrie, autrefois perdues, pour de nouveaux usages urbains, en suivant les exemples pionniers du début du XXI<sup>e</sup> siècle. Dans le cadre du processus de réindustrialisation des villes portuaires européennes, les méthodes de production « propres » combinées à l'impression 3D ont permis l'émergence de quartiers hybrides sur le front de mer, où de nouveaux logements et industries coexistent en harmonie.

En 2050, invités à découvrir les évolutions de la ville portuaire et toujours aussi fortement attirés par les littoraux et l'ambiance maritime, les touristes, mais aussi les citoyens des villes portuaires sont mieux informés des mutations en cours et en suivent les progrès avec la plus grande attention. Leurs attentes restent fortes et leur mobilisation est permanente pour assurer les conditions d'un développement durable. Pour leur parcours professionnel, pour leurs divertissements, pour leur culture maritime et portuaire, ils peuvent désormais se rendre dans leur Port Center. Chaque ville portuaire dispose désormais du sien, qui s'est affirmé comme outil de dialogue indispensable ville-port-citoyen sur les enjeux d'aujourd'hui et de demain.

En 2050, trente ans après la grande crise sanitaire qui nous a démontré combien nous avons besoin de relations sociales et de possibilités de contact avec la nature, la ville portuaire a appris à mettre en valeur son paysage maritime, son littoral et à y proposer de multiples activités. La préservation et l'enri-

chissement de la biodiversité, la restauration des écosystèmes sont devenus partout une préoccupation majeure des acteurs du développement urbain. Les sources possibles de pollution marine et littorale sont surveillées scrupuleusement.

En 2050, dans trente ans...

Il semble toujours plus facile dans nos sociétés contemporaines d'imaginer le pire que le meilleur. Le fatalisme fait recette et les tenants de l'effondrement ont les faveurs des réseaux sociaux et des médias. Mais, même si l'histoire de l'humanité nous apprend à nous méfier de nous-mêmes et de notre propension à l'aveuglement collectif devant des mirages de puissance ou de richesse, l'histoire est aussi riche d'espairs partagés et de succès devant les dangers à affronter.

Je fais le pari du succès ! Les défis sont connus et partagés par la communauté internationale, un grand pas a été fait puisque nous savons désormais ce que nous devons affronter collectivement. Plus de trente ans d'observation des mutations en cours dans les villes portuaires, postes avancés de la globalisation, m'ont montré la formidable capacité collective de remise en question et d'innovation pour répondre aux menaces. La ville portuaire est particulièrement riche de talents du fait de son histoire et de sa position dans la circulation mondiale des biens et des idées. Dans de multiples domaines, la ville portuaire est un laboratoire où s'invente demain. Sur l'ensemble des sujets qui nous préoccupent, voire qui nous angoissent, des acteurs de terrain, des chercheurs, des industriels, des citoyens agissent. La facilité avec laquelle nous pouvons échanger des informations aujourd'hui est un atout considérable pour l'intelligence collective. C'est de cette mise en commun de nos connaissances, du partage de nos expériences, de nos succès et de nos échecs que viendront les solutions attendues, pour que les générations futures puissent à leur tour continuer à œuvrer pour un monde plus juste et plus solidaire.

**La ville portuaire  
est un laboratoire où  
s'invente demain.**

Numéro d'édition : 399564  
Dépôt légal : octobre 2021  
Achévé d'imprimer en septembre 2021  
Impression/façonnage : Dimograf, Pologne