



**ISEMAR**

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME  
NANTES - SAINT NAZAIRE

---

*Du 18 au 21 juin, Saint-Nazaire et Nantes accueilleront la 13<sup>e</sup> conférence mondiale de l'Association Internationale Villes et Ports. Fondée en 1988, l'AIVP témoigne de la volonté de nombreux acteurs d'accompagner la mutation des cités portuaires. L'évolution de l'économie portuaire et les transformations des villes peuvent paraître contradictoires ; pourtant les cités maritimes qui tirent une partie essentielle de leur identité de leur activité doivent accompagner les changements de nature de leur tissu portuaire. Si la question est territoriale au travers des fonctions des quais, bassins et entrepôts des centres, des terminaux spécialisés des périphéries, le rapport ville-port est aussi affaire de qualité de vie, d'environnement, de patrimoine, de culture. La dynamique ville port est devenue une ambition partagée de bien des territoires portuaires mais où chacun par sa géographie, son histoire mais aussi ses ambitions entre dans la modernité.*

---

#### **Un concept nouveau**

Il y a deux décennies, il fallait alors avoir une certaine dose d'imagination pour concevoir que ce que l'on appelait alors "friches portuaires" portait en gestation la formidable mutation des villes portuaires que l'on connaît aujourd'hui partout dans le monde. Depuis la vieille Europe, quelques regards avisés se tournaient alors vers le modèle nord américain du *waterfront*, avatar plutôt réussi si l'on en croit son succès commercial, de la délocalisation des fonctions portuaires qui commençaient alors leur course à la conteneurisation et au gigantisme. Boston, Baltimore, Seattle, San Francisco aux Etats-Unis, Montréal ou Vancouver au Canada faisaient alors rêver les urbanistes et promoteurs de tout poil qui découvraient dans les villes portuaires un nouvel eldorado. En traversant l'Atlantique via la Grande-Bretagne (Liverpool, Londres), le modèle du *waterfront* américain, conquis sur les délaissés portuaires fit vite rêver les édiles locaux. Ils y trouvaient enfin matière à lutter activement contre l'image terne, industrielle, sans attrait très souvent associée alors aux villes portuaires.

Les mutations d'envergure commençaient dans certaines villes portuaires. L'époque était alors aux grands projets : les Docklands de Londres, la plus ambitieuse opération de réaménagement urbain des années 80, Port Vell qui témoignait du réveil international de Barcelone, Porto Antico qui voulait tirer Gênes d'une profonde crise autant économique qu'identitaire ; tous ces projets spectaculaires s'appuyaient sur le même phénomène mondial de délocalisation des fonctions portuaires libérant bassins et vastes terre-pleins admirablement situés au pied des centres villes anciens, eux-mêmes engagés dans un mouvement de réhabilitation urbaine sans précédent.

L'AIVP s'est essentiellement fondée sur l'idée d'associer dans une même réflexion acteurs du développement urbain et acteurs du développement portuaire. L'enjeu était de réunir deux mondes qui s'ignoraient alors largement et les amener à dialoguer autour de l'avenir des "friches portuaires" et des "interfaces ville-port". Il fallait convaincre les dirigeants des ports de la pertinence de la démarche mais aussi récupérer au meilleur prix un foncier stratégique que les ports n'entendaient pas lâcher facilement. D'un côté, il y avait la tentation du "bétonnage" et de l'autre la préservation stérile.

Le maître mot de l'époque était "synergie" avec des approches permettant aux acteurs urbains (architectes, urbanistes) et portuaires de mieux vivre ensemble pour affronter ensemble de nouveaux défis en en tirant un profit commun. Dès lors, l'AIVP est devenue un élément fédérateur des démarches d'échanges et de partages des expériences. Cela tient à l'universalité de la problématique du développement des villes portuaires, elles-mêmes étroitement liées en ce qui concerne leurs fonctions maritimes ou fluviales à la globalisation et aux flux croissants des marchandises qui les traversent. Les anciens sites portuaires se transforment avec des projets urbains emblématiques (opéra de Sydney ou d'Oslo, musée Guggenheim de Bilbao, Museum aan de Stroom d'Anvers, Machines de l'île à Nantes).

Les espaces urbano-portuaires font aujourd'hui bien souvent figure de pionniers d'un développement urbain préfigurant la ville de demain. Ils sont devenus pour beaucoup les sites touristiques les plus fréquentés de la ville comme à Montréal ou Buenos Aires. Ils redonnent aux habitants des villes portuaires un nouveau motif de fierté de vivre dans un port. Il serait toutefois très réducteur de limiter la problématique ville-port au

simple traitement - aussi spectaculaire et réussi soit-il – des espaces portuaires délaissés.

### **Le waterfront**

Pendant longtemps, il n'a pas été question de *faire la ville avec le port* mais plutôt de *faire la ville à la place du port*. La délocalisation des fonctions portuaires déjà motivée il y a plusieurs décennies par des besoins d'espace accrus a rendu disponible, pour de nouveaux usages, de vastes espaces de bassins et de quais inappropriés aux nécessités de l'industrie portuaire. Les *waterfronts* sont devenus le plus magnifique show room pour de nombreux architectes mondialisés qui ont investi l'espace ville-port. Incontestablement le mouvement de transformation des *waterfronts* est une superbe réussite pour les villes portuaires qui ont su saisir le passage historique des ports vers la mondialisation, pour transformer totalement l'image de leurs quartiers anciens en marge des quais et souvent même changer en profondeur l'image de la ville.

De nouveaux équipements culturels, sportifs, touristiques ont pu se développer, contribuant de manière très significative à orienter les villes portuaires vers d'autres logiques de développement. Une nouvelle offre touristique est née, liée à la dynamique de transformation des *waterfronts* qui a vu se multiplier : musées interactifs, aquariums et autres Imax mais aussi zones commerciales et marinas privatisées.

Les acteurs urbains, élus et acteurs privés, ont vite compris qu'ils disposaient d'une rente de situation foncière exceptionnelle qui leur permettait toutes les audaces. La flambée des prix de l'immobilier de ces dernières années et les mouvements spéculatifs ont bien entendu très nettement favorisé le dynamisme des *waterfronts*, grands favoris des investisseurs immobiliers publics ou privés.

Et les ports ? Disons-le, certains ports ont fait de très mauvaises affaires il y a quelques décennies en cédant leurs espaces délaissés aux villes pour l'euro symbolique ! D'autres ont négocié davantage et ce processus se poursuit aujourd'hui, souvent dans une logique du donnant-donnant.

Opérations gagnant-gagnant pour le port et pour la ville dans de nombreux cas, mais qui ont vite trouvé leurs limites ! A Barcelone, la rénovation totale du vieux port (Port Vell), n'aurait pu se faire sans les capitaux du port, qui a porté toute l'opération via une société ad hoc. Quelques années plus tard, le port a revendu ses parts -avec au passage un confortable bénéfice- pour investir dans des opérations de redéveloppement portuaire, plus conformes à sa vocation. Le dynamisme portuaire de Barcelone mais aussi d'autres grands ports tient aussi à cette image renouvelée de la ville.

Le Port Vell de Barcelone (photo AIVP)



### **Les opérations de mixité ville-port**

L'augmentation considérable des trafics portuaires incite de nombreux ports ne disposant pas des réserves foncières suffisantes à revoir différemment leur mode de fonctionnement avec la ville mais ces dernières ne sont certainement pas prêtes à revenir sur ce que l'on appelle encore la "reconquête" des *waterfronts*.

Certaines fonctions portuaires se maintiennent<sup>1</sup>, se rapprochent et même se créent aujourd'hui de plus en plus près des villes et des interfaces villes ports renouvelées ! Toute la difficulté est bien sûr de pouvoir rendre tolérable par la ville les activités du port. Les nuisances d'un port 24h/24 et 7jours/7 sont une réalité qui peut vite devenir insupportable pour les nouveaux candidats à la vie dans le port.

La mixité ville-port est inévitable dans de très nombreuses villes portuaires<sup>2</sup>. Par ailleurs, le mouvement de réappropriation par les urbains des franges portuaires va désormais bien au-delà de la transformation des espaces portuaires délaissés. L'ouverture de la ville sur le port de commerce actif est une réalité. La demande de logements avec vue sur port est forte, en particulier chez les jeunes urbains avides de modernité. La demande collective de valorisation des espaces publics d'interface entre la ville et le port par des promenades et divers équipements permettant l'usage collectif de ces espaces est également forte dans de nombreuses villes portuaires.

Les aménagements de promenades dans le port permettent à la population de s'approprier cet espace économique et d'en comprendre plus facilement les enjeux. Le réaménagement des interfaces ville-port et

<sup>1</sup> Les sites d'accueil des paquebots en se modernisant ou par leur design urbain participent directement au projet ville port qui s'enrichit de l'attractivité de l'escale.

<sup>2</sup> En France, l'urbanisme ville-port s'incarne dans les projets Neptune – Grand Large à Dunkerque, République Eperon à Boulogne, docks Vauban et quartier sud au Havre, ville port à Saint-Nazaire, île de Nantes, bassin à flot de Bordeaux, Euroméditerranée à Marseille, Grande Rade à Toulon mais aussi Confluence dans le contexte fluvial de Lyon.

le mouvement des *waterfronts* a permis de valoriser un patrimoine exceptionnel ainsi que les espaces centraux adjacents. Les villes portuaires en ont été transformées et les projets ne cessent de se multiplier en Europe et partout dans le monde y compris dans des pays en développement.

### **Le patrimoine**

La question de la valorisation du patrimoine portuaire et maritime dans les projets de redéveloppement urbains a été clairement posée. Les espaces portuaires délaissés au profit d'espaces plus adaptés à accueillir les fonctions portuaires modernes comptaient nombre de bâtiments, souvent de grande qualité technique et architecturale, construits en matériaux ayant souvent remarquablement bien supporté le passage du temps : briques, pierres ou béton et même bois. Le souci de fonctionnalité de ces divers bâtiments qui se sont multipliés à partir de la seconde moitié du XIXe siècle n'excluait pas de la part de leurs commanditaires la recherche d'une esthétique parfois très aboutie susceptible de véhiculer - déjà - les valeurs et les ambitions de la compagnie maritime ou des acteurs de la ville portuaire auxquels ils appartenaient.

La patine du temps aidant, le bâti portuaire délaissé a été redécouvert par les architectes de la fin du XXe siècle. Gares maritimes, entrepôts et autres silos étaient souvent déjà réutilisés depuis longtemps de manière informelle et occasionnelle pour de multiples usages urbains. Abris solides et fermés, proches des lieux d'activités, bien utiles aux citoyens pour de multiples activités associatives. Les bâtiments portuaires ont rapidement fait preuve de leur adaptabilité pour de nouvelles destinées urbaines.

Transformés en lofts ou hôtels de luxe "pieds dans l'eau" comme à Sydney, ou à Boston, reconvertis en salle de spectacles ou en centre de conférences comme au Havre ou à Valparaiso, en centres commerciaux et de loisirs comme à Gênes ou à Glasgow, les destinées du patrimoine portuaire ont été pour le moins diverses au cours de ces 50 dernières années. L'intégrité architecturale des bâtiments en a quelque peu souffert. Troués de verrières, évidés et reconstruits de l'intérieur, le débat est permanent entre les architectes partisans de l'adaptation des bâtiments et ceux prônant la conservation patrimoniale intégrale ! La valorisation de l'identité maritime et portuaire dans le souci d'offrir une offre touristique en adéquation avec une société mondialisée friande de témoignage historique et de "vieilles pierres" a sans doute permis de sauvegarder nombre de joyaux architecturaux de l'histoire des villes portuaires. Certains de ces bâtiments s'inscrivent dans des problématiques très

particulières et sont d'ailleurs souvent les derniers à être transformés pour des usages urbains. Ainsi les silos, par le volume et la hauteur disponibles, la proximité de l'eau, offrent des opportunités exceptionnelles qui peuvent aussi séduire les villes. La logique particulière de ces bâtiments est un challenge pour les architectes qui ont en charge leur reconversion. C'est sans doute aussi l'un de leurs atouts. La réutilisation de leur structure permettra à la fois d'en préserver l'identité portuaire tout en y implantant de nouvelles fonctions urbaines comme par exemple à Santa Fe en Argentine, un hôtel 5\*.

### **Nouveaux changements, économie, environnement**

En faisant adopter dès 1993 sa charte de Montréal sur l'environnement, l'AIVP voulait déjà, un an après le premier Sommet de la Terre de Rio, sensibiliser la communauté internationale des villes portuaires aux enjeux environnementaux. Les nouveaux besoins en infrastructures portuaires redéfinissaient en profondeur la géographie de la ville et de la région portuaire. La problématique environnementale est vite venue poser ses limites, activement relayée par les groupes de citoyens, obligeant les acteurs locaux au dialogue pour mettre en œuvre des solutions préservant la valeur écologique des espaces maritimes et fluviaux "portuarisés".

Le champ d'action ville-port s'est considérablement élargi en passant d'une problématique de traitement urbain de délaissés portuaires très localisés à la nécessité d'une vision d'ensemble de "place portuaire" devant composer avec des contraintes territoriales fortes. La problématique environnementale et celle du développement économique lié aux fonctions portuaires s'annonçaient désormais comme déterminant le cadre incontournable du développement des villes portuaires.

La profonde crise économique et sociale que traversent la plupart des pays développés n'est pas qu'un simple accident de croissance mais un rappel sévère de la fragilité d'un modèle de développement incompatible avec l'évolution des données démographiques, géopolitiques et environnementales mondiales. Dès lors, les autorités portuaires sont fortement incitées à réfléchir sur la pertinence à moyen et long termes de leurs stratégies et leurs politiques de développement. Il était peut-être temps. L'important n'est plus la tonne chargée ou déchargée mais les effets sur "l'économie réelle" de la ville portuaire en termes de création d'emplois (dockers, agents commerciaux, industriels...). Le développement spectaculaire des activités liées au secteur logistique a certes créé des centaines d'emplois nouveaux, mais souvent peu qualifiés et en nombre souvent inférieur aux attentes des élus locaux. La

révolution logistique n'a pas permis de compenser la baisse régulière du nombre d'emplois dans les grandes zones industrialo-portuaires du milieu du XX<sup>e</sup> siècle.

Dans ce contexte de déclin de la dynamique de l'emploi pour la plupart des places portuaires industrielles des pays développés, la crise économique de 2008 a largement contribué à dramatiser une situation déjà difficile. La chute de la consommation mondiale a très vite eu des conséquences sur l'activité portuaire qui s'est parfois effondrée dans des proportions extrêmement importantes et la reprise difficile que nous vivons n'aide pas à envisager sereinement l'avenir.

Une croissance soutenable et responsable reste encore largement à inventer mais on peut voir un peu partout, dans les pays émergents comme dans les pays développés les premiers résultats. A cet égard, les villes portuaires constituent des laboratoires d'expérimentation formidables. Au cœur de régions urbaines denses, elles associent souvent à un socle industriel développé et fortement lié à la globalisation par les fonctions portuaires, des problématiques environnementales et sociales complexes.

Les villes portuaires sont, sans doute, plus que d'autres pôles urbains, des villes en mouvement, portées par les évolutions technologiques et sociétales globales. Elles sont aussi exposées d'autant plus fortement aux crises de tous ordres. Pour s'adapter aux cycles économiques, les villes portuaires ont toujours dû innover. Celles qui n'ont pu ou su le faire ont inexorablement décliné. Aujourd'hui, force est de constater le foisonnement de projets : les projets d'énergies marines renouvelables (EMR)<sup>3</sup> se multiplient en Allemagne (Bremerhaven), au Royaume-Uni (Hull), en France (Saint-Nazaire, Cherbourg, Le Havre) en créant de nouvelles filières économiques et des emplois ; Venise développe dans sa lagune les biotechnologies marines de demain pour une nouvelle industrie respectueuse de l'environnement ; Copenhague réinvente sur ses friches portuaires une ville durable exemplaire ; Los Angeles, se pose en champion de la lutte contre les gaz à effet de serre (GES) dans sa gestion du trafic portuaire...

Toutes ces villes ont compris que le port, son savoir faire, son territoire et ses fonctions étaient toujours une force et un atout majeur dans ce nouveau cycle de développement qui s'ouvre. Toutes ces villes se sont posées la question des stratégies ville-port à conduire aujourd'hui pour garder des emplois et produire des richesses dans un contexte mondial de recherche du

développement durable qui ne pourra que s'imposer dans les prochaines décennies.

### **Urbain, entrepreneur, citoyen, le nouveau temps du port ?**

Au-delà de la problématique des "friches portuaires" à reconverter pour de nouveaux usages urbains, thème suivi depuis plus d'une vingtaine d'années par l'AIVP, la question d'une mixité productive des fonctions portuaires et urbaines est posée aujourd'hui clairement par de nombreuses villes portuaires. La nécessité de la mise en place d'un développement durable et d'une maîtrise des émissions de GES donne à la présence du port urbain un intérêt renouvelé. Rendre la ville plus attractive, plus compacte mais aussi plus mobile est un enjeu stratégique et, à cet égard, le port peut constituer un atout décisif : accueil des navires de croisière au plus près des centres-villes comme à Malaga ou Hambourg pour générer une nouvelle dynamique commerciale ; réutilisation des bassins anciens pour les activités liées à la navigation de plaisance (Barcelone, Le Havre) ; utilisation de la voie d'eau pour l'acheminement des pondéreux en cœur de ville (Séville, Paris, Bordeaux...) permettent une nouvelle valorisation du patrimoine portuaire pour un renouvellement urbain durable.

L'écologie industrielle est aussi un concept d'avenir pour les villes et régions portuaires qui sauront associer dans une même stratégie développement industriel et ville durable. Les activités portuaires de niche autour des activités de recyclage des matériaux sont désormais considérées avec attention par les autorités portuaires en quête de diversification des trafics.

Le port s'affiche aussi de plus en plus citoyen. S'intégrer à la vie de la cité, refaire le lien avec la population pour favoriser la dynamique de développement ville-port deviennent indispensables. Les Port Centers se multiplient en Europe sur les modèles d'Anvers, de Rotterdam, Gênes ou Melbourne. Les programmes d'éducation portant sur la place de la ville portuaire dans les nouvelles dynamiques commerciales et industrielles mondiales participent à la construction de chaque ville portuaire.

Le temps du port est là. Qu'il soit urbain, entrepreneur ou citoyen, le port se veut aujourd'hui un partenaire incontournable du développement durable des villes et régions portuaires.

Olivier Lemaire  
Directeur Général AIVP

<sup>3</sup> Eoliennes offshore posées ou flottantes, hydroliennes, fermes houlomotrices, énergie thermique des mers.