



Les mutations des espaces portuaires français

Les ports sont historiquement des objets spatiaux changeants. Les contraintes de l'accueil des navires, de la manutention, de la logistique et de la transformation des marchandises font changer régulièrement les territoires portuaires. La ville qui est souvent née et a prospéré de son port doit aussi faire face à sa propre dynamique spatiale. Les ports sont placés dans de nouveaux enjeux autour de leurs espaces et notamment ceux en relation avec la ville, la cité publique et la population urbaine. Redéfinir, transférer, intégrer, protéger, autant d'actions qui doivent faire les nouveaux cadres de la territorialité de nos ports. L'urbanité des villes portuaires doit aussi faire avec ces espaces qui conservent de la valeur, valeur symbolique pour l'identité et le patrimoine, valeur économique comme bassin d'emploi. Tour d'horizon des questions de la territorialité portuaire actuelle.

Du port historique au port moderne

Comme tous les grands pays européens, la France ne manque pas de ports. De Dunkerque à Nice sans oublier la Corse et les territoires d'Outre-Mer, de nombreuses villes accueillent un port. Une fraction d'entre elles puise son origine à l'Antiquité et aux premiers emplacements grecs ou romains. La plupart des villes portuaires ont émergé au cours du Moyen-Âge. Les plus récentes sont nées de la volonté royale (Le Havre, Sète, Lorient) puis du commerce moderne (Saint-Nazaire, Port-La Nouvelle, Fos-sur-Mer, Roscoff). Il est clair qu'à partir du début du XIX^e siècle, les infrastructures vont se développer et changer d'abord les villes portuaires puis leurs périphéries littorales selon les besoins économiques et les politiques publiques. Du point de vue historique, il faut décomposer des phases dans le développement portuaire. Héritée de l'histoire pour l'essentiel ou de la volonté publique pour les plus récentes, la ville est port par essence. La cité portuaire existe par la qualité de son abri (géographique, défensif) sur la côte ou par sa situation dans les estuaires. Les navires sont au cœur de la ville qui trouve sa prospérité dans son activité maritime. Port, sièges des armateurs, construction navale et petites industries occupent l'espace urbain encore réduit. Souvent s'ajoute la présence des arsenaux de la marine elle-même consommatrice d'espace.

L'histoire portuaire au XIX^e consiste à donner de l'espace aux navires. Le commerce maritime est porté par les échanges océaniques et la colonisation. Sans abandonner

le commerce de proximité, les navires plus grands engagent les prémisses du transport maritime contemporain. Le travail des autorités locales et de l'Etat est de donner de nouveaux espaces sous forme de bassins et môles. À partir des années 1840, les évolutions quantitatives, qualitatives et structurelles du transport maritime obligent les ports à une modernisation spatiale constante. Au Havre, en 1787, le plan Lamandé avait lancé les premiers aménagements de deux bassins achevés en 1820 (bassins du Commerce et de la Barre). À Marseille, il est décidé la création d'un port moderne hors du vieux Lacydon à partir de 1844. L'idée d'un port à l'embouchure de la Loire à Saint-Nazaire date de 1808 et les travaux commencent en 1847. Dunkerque, éclipsé par Anvers sous le Premier Empire, doit attendre le Second pour se développer et 1880 pour son bassin du Commerce. Les ports de fonds d'estuaire, Rouen, Nantes et Bordeaux aménagent leurs quais et envisagent des bassins. Outre les travaux d'infrastructures, les arrières des quais sont occupés par des entrepôts-docks sur le modèle anglais dont témoignent les magasins généraux du Havre (1844) et de Rouen (1857) ainsi que les docks Talabot de Marseille (1859). Parallèlement, le chemin de fer arrive dès 1845-1855 dans toutes les villes portuaires de France. Avec le XX^e siècle, les espaces se dotent de hangars (peu esthétiques) qui vont donner leurs caractéristiques aux espaces portuaires urbains contemporains. Le premier étalement urbain se fait donc par cette place donnée aux navires à l'échelle réduite pour les ports modestes et déjà des tailles importantes dans le cas des ports littoraux du Havre et de Marseille.

Les deux grandes guerres ont des conséquences sur les ports français. Pour la Première Guerre mondiale, la présence anglaise à Rouen et américaine à Bordeaux, Brest et Saint-Nazaire permettent des améliorations. Le second conflit est marqué par les destructions de toutes origines. L'après-guerre sera pour les ports la remise en service parfois longue, mais pour les villes bombardées ou assiégées des énormes reconstructions. Les identités urbaines de Dunkerque, du Havre, de Brest, de Lorient, de Saint-Nazaire et de Toulon doivent plus ou moins se réinventer. Le port urbain est toujours là, mais le patrimoine ancien a disparu pour faire place à une modernité. La ville portuaire doit se réinventer alors même que le port entame une nouvelle mutation qui l'éloigne du cœur historique.

Le temps des industries et des ports géants

La seconde histoire spatiale des ports est liée à l'industrialisation. La plus naturelle est celle de la construction navale. Nombre de villes portuaires sont dotées au cours du XIX^e siècle de chantiers navals d'importance, les sites de construction se développent et occupent de l'espace. À Saint-Nazaire et à La Ciotat, la navale domine l'activité et construit même l'identité sociale de la ville. Si la navale est encore dans la mouvance naturelle des fonctions d'un port, l'industrialisation qui gagne les espaces portuaires est liée à la transformation de produits bord à quai. Le port n'est plus seulement dans le transbordement de marchandises et la fourniture de la petite industrie locale hérités du commerce méditerranéen ou colonial. Les nouvelles industries consomment de l'espace pour elles-mêmes et pour des navires de plus en plus grands.

Le pétrole initie l'histoire nouvelle des ports avec les raffineries. Portées par la disponibilité du pétrole d'Irak et une volonté protectionniste, les raffineries sont construites dans la périphérie littorale ou estuarienne de plusieurs ports français. Dans l'immédiat, ces nouveaux sites sont éloignés de l'espace portuaire historique, mais introduisent le concept de zone industrialo-portuaire. Dans les années 50, la disponibilité en charbon et fer de qualité dans le monde est une grande opportunité pour une Europe qui se reconstruit et se développe. Il existait dans beaucoup de ports des petites aciéries, mais les nouvelles aciéries construites sur les littoraux sont de grande taille. Les zones industrialo-portuaires entrent dans le cadre de l'aménagement du territoire. Dans les années soixante-soixante-dix, la DATAR pilote les plus grands projets avec l'aménagement du golfe de Fos pour le port de Marseille, de la plaine alluviale pour le Havre et du littoral ouest pour Dunkerque. Le mouvement est général, l'estuaire de la Loire est aménagé à Montoir, les ports de Rouen, Bordeaux et Nantes gagnent les communes en aval. Dans les plus petits ports, ce sont aussi les aménagements qui achèvent de donner les aspects actuels des espaces portuaires avec les quais et les petites ZIP.

Les ports français connaissent une deuxième vague de raffineries, mais les espaces portuaires se peuplent aussi des unités de la métallurgie et de l'aluminerie, des cimenteries, des usines d'engrais et de silos de l'agrobusiness. Les ports sont à la mesure de l'économie industrielle et du transport maritime. Les espaces portuaires sont autant dédiés aux navires qu'à l'industrie. Ces industries sont dans les ports par opportunité pour transformer des marchandises maritimes. Aujourd'hui, il n'y a aucune certitude de leur pérennité sur le temps long. Déjà des territoires ont perdu leur raffinerie, leur unité métallurgique ou leur usine d'engrais. Il en va de même

pour la construction navale qui a fortement régressé dans les années 80. La désindustrialisation portuaire est synonyme de friches et de requalification. Néanmoins, les ports trouvent aussi de nouvelles opportunités industrielles et le territoire peut regagner des activités comme avec les énergies marines renouvelables. Suivront des unités de fabrication des nouveaux carburants de la filière hydrogène et de la méthanisation.

Il ne faut pas oublier une troisième mutation qui a consisté à redonner de l'espace pour la marchandise. Dans les années soixante-dix et quatre-vingt, le stockage gazier, la conteneurisation, les voitures neuves, le ferry ont demandé de l'espace et souvent beaucoup. Depuis l'an 2000, les nouveaux aménagements portuaires ne manquent pas : Port 2000 au Havre pour les conteneurs, les nouveaux terminaux méthaniers de Dunkerque et Fos, l'extension du port roulier de Calais, la requalification d'une partie du port à Saint-Nazaire et à Cherbourg pour les EMR, mais aussi des gains d'espace à Brest (le Polder), La Pallice (Anse St Marc), Sète (zone Zifmar) et Port La Nouvelle. Il faut de place pour la marchandise avant ou après la manutention, mais il en faut aussi pour la logistique et l'intermodalité. À Fos, le succès de la conteneurisation est passé par le développement de la plate-forme logistique de Fos Distriport. Au Havre, les parcs logistiques s'égrènent sur l'espace proche du port et une gare intermodale a été construite. Dunkerque comme Montoir gagnent en espace pour la marchandise. Ces développements ne concernent que peu l'espace urbain historique néanmoins c'est la force du bassin économique lié aux ports et aux industries qui assure la prospérité du territoire et les fonctions "supérieures" de la ville centre.

Les échelles spatiales de la territorialité portuaire

La première dimension territoriale est le cœur de la ville, que le port se soit construit avant ou après la ville. Le port urbain avec ses quais, ses bassins, ses écluses, ses vieux bâtiments est souvent dans la proximité du centre-ville. C'est même parfois la surface urbaine initiale des villes portuaires. Le centre-ville parfois est historique, parfois reconstruit, parfois tourné vers le port, parfois réorienté. Le rapport au plan d'eau peut s'être dilué dans le temps et les scories des activités portuaires transformées en friche et espace sans qualification précise (entrepôts, activités économiques diverses, dépôts de transport...). C'est cette conscience d'une zone grise dans l'urbanité qui a animé la dimension de la requalification "ville-port". Au fur à mesure que leur port urbain se dévitalise avec moins de navires et de marchandises, des maires ont voulu retrouver le port et le réinscrire dans une urbanité réinventée.

À la fin du XIX^e siècle et durant le XX^e siècle, les ports ont gagné de la place. La première phase consiste

naturellement à s'étendre dans la proximité du port historique. Le port peut être qualifié de "péri-urbain". Il cherche de la place le long du littoral ou des rives fluviales de la commune. En toute logique, l'urbanité suit le port avec notamment des quartiers ouvriers qui fournissent les bataillons de dockers et employés de la navale. Dans l'après-guerre, les ports continuent leurs extensions territoriales. Les sites sont désormais extra-urbains, ils ne sont plus dans la commune initiale, mais chez ses voisines qui sont alors souvent des villages périphériques. Il faut attendre les années soixante pour que les agglomérations rattrapent en partie ce port périphérique. Petit-Quevilly et Saint-Gervais à Rouen, Roche-Maurice et Cheviré à Nantes, Balacan et Bassens à Bordeaux marquent l'avalisation du port. Les grands ports du littoral peuvent s'étendre largement avec les darses de Dunkerque, les bassins Sud du Havre et Nord de Marseille. Ailleurs, ce sont les polders de la hanse Saint-Marc à Brest, les ports de Keroman et Kergroise à Lorient, le quartier de La Palice à La Rochelle. Dans ces différents cas, la ville ne rattrape pas forcément ces espaces, car l'urbanité y fait passer ses voies rapides, ses nouvelles usines et les espaces de la grande distribution.

La dernière phase territoriale de l'histoire portuaire française c'est le "port déporté". C'est-à-dire que les nouveaux sites portuaires sont construits au-delà des espaces urbains créant de nouveaux terminaux et ZIP. Le cas le plus extrême est le terminal pétrolier d'Antifer au Nord du Havre. Les vrais ports déportés se sont le port de Fos, le Grand canal au-delà de l'écluse François 1^{er} au Havre, le Port Ouest de Dunkerque, le front de Loire de Montoir, les sites isolés de Radicatel sur la Seine et du Verdon sur la Gironde. Pour tous ces sites, la ville centre est très loin, la dimension urbaine ne s'exprime plus que dans les périmètres de sécurité industrielle (PPRT) et la liste des nuisances (passages de camions, odeurs, pollutions atmosphériques). Le port déporté concentre les emplois portuaires et industriels, mais aussi parfois une image négative pour les populations.

Les fonctions du noyau historique

L'espace urbain concerné par les questions spatiales portuaires ne manque pas de problématiques. En termes d'activité que reste-t-il dans ces espaces ? Le port urbain autour du noyau historique est souvent devenu vide de fonctions liées aux marchandises. Les passagers peuvent rester dans quelques cas (croisières, ferry, promenade, navettes). Les bassins peuvent aussi être des lieux d'accueil des flottes de l'administration, des bateaux de plaisance ou du patrimoine maritime (ex. musée de La Rochelle). C'est surtout l'espace concerné par les stratégies "ville-port" de reconquête des friches. Les

espaces repris sur les fonctions traditionnelles portuaires sont alors dédiés à une variété de fonctions urbaines : commerces, espaces récréatifs et touristiques, logements. La ville non seulement a tout intérêt à valoriser son patrimoine identitaire portuaire avec l'enjeu de l'accès à l'eau (bassins, littoral). L'espace portuaire est ainsi un formidable terrain de jeu pour les autorités municipales et leur agence d'urbanisme. Les projets urbains sont donc très nombreux et de toutes tailles (sans forcément concerner les espaces de l'autorité portuaire) : La Marina à Dunkerque, Dieppe Sud, le Grand Quai du Havre, le 105 à Rouen, la requalification du port de Saint-Malo, le Premier éperon de Brest, le Petit Maroc de Saint-Nazaire. Les espaces portuaires à requalifier sont parfois XXL au Havre autour des bassins intérieurs, sur l'île de Nantes, Euroméditerranée à Marseille.

Dans certains cas, les projets sont réduits, mais stratégiques pour la ville portuaire. À Saint-Nazaire, il s'agit de réaliser la charnière entre deux des espaces rénovés, les bassins encore actifs pour l'économie bleue, la partie ville-port largement refaçonée et le front de mer urbain. L'îlot du Petit Maroc concentre des ambitions de logements, de lieux récréatifs, mais aussi de préservation de l'identité maritime avec la localisation d'entités liées à la mer.

La "Catène de conteneurs" du Havre



Pour les autorités portuaires qui détiennent ces espaces se jouent deux enjeux. Le premier est directement économique avec la valorisation des espaces portuaires en revenus économiques. Le second est symbolique autour du patrimoine et du rayonnement. Le "port center" a été mis en avant par l'Association Internationale Ville-Port (AIVP) comme un outil de médiatisation stratégique entre le tissu portuaire et les populations. Non pas que celles-ci ne connaissent pas leur port, mais elles n'ont pas toujours la lecture la plus récente de ses fonctions et de son développement. Le port center n'est pas un musée maritime c'est plutôt un centre d'interprétation dédié à la compréhension et à l'échange autour du port. La France en compte très peu. Le Havre dispose du sien depuis 2013,

Dunkerque depuis 2018 et Marseille y travaille (la démarche de La Rochelle n'est pas passée par un lieu physique). Un autre facteur d'identification peut être l'édification d'une construction spécifique et référentielle. La construction de la "Catene de conteneurs" édifée en 2017 pour les 500 ans du Havre est désormais pérenne et donne une identité visuelle remarquable au port normand. L'espace portuaire se prête bien à la muséographie. Saint-Malo travaille encore sur son musée maritime, mais le Finistère a renoncé à un musée des Phares et Balises à Brest. Saint-Nazaire possède de son côté deux centres d'interprétation dans deux de ses reliquats allemands (Eole, Escal'Atlantique). Lorient a une cité de la Voile, Cherbourg une cité de la Mer. La Rochelle a un musée maritime et un aquarium, attraction ludique et scientifique que l'on retrouve à Boulogne, Saint-Malo et Brest. L'identité portuaire n'est pas pour autant une obligation pour les lieux culturels (Mucem de Marseille, Cité du Vin à Bordeaux, Machines de l'Île à Nantes).

Les problématiques du port péri et extra-urbain

Les territoires portuaires construits à la périphérie de la ville ont été pour une part rattrapés par l'urbanisation. L'urbanisme résidentiel et commercial est proche, mais l'activité économique est toujours là. Elle n'a pas disparu comme au cœur de ville, mais elle n'est pas massive comme dans le port déporté. Pour les grands ports, ce sont des fractions d'activités (marchandises diverses, ferry, croisière), mais aussi des filières navales, la grande construction nazairienne, la réparation à Dunkerque et Marseille. Dans les petits ports, c'est souvent une variété d'activités, le port de commerce autour d'une poignée d'activités, la pêche et la petite construction navale (civile ou militaire). On compte de très rares industries (engrais, ciment, biocarburants, EMR). Ce sont ces espaces qui seront dans les débats à l'avenir. Pour les ports les mots sont requalification, densification, dépollution, diversification, investissement. Pour les tenants de l'urbanité, les espaces portuaires sont vus avec attention, car des espaces doivent être mis en déprise, c'est-à-dire cédés pour permettre l'étalement urbain. D'autant plus que la loi Climat et résilience de 2021 fixe un objectif de "zéro artificialisation nette" (ZAN) en 2050, faisant des territoires portuaires un lieu de requalification. La question pour les autorités portuaires est de céder ou pas les franges les moins utiles. Les cuves de stockage pétrolier occuperont trop de place face à l'avenir de la décarbonation. La question est simple le port doit-il reculer pour faire place à plus d'urbanité ? Mais pas seulement l'environnement à sa place avec l'accès à la mer ou au fleuve. Que rendre pour le port ? qu'en faire pour l'urbain ?

Travailler ensemble

Le port n'est pas un objet unique avec la tutelle publique (Etat ou collectivités), l'autorité portuaire ou le gestionnaire et la communauté économique. L'urbain aussi est divers, avec l'autorité municipale, l'agence d'urbanisme, les acteurs économiques et les habitants. Ces deux ensembles d'acteurs doivent discuter et sans doute construire un projet commun. Les deux ensembles doivent comprendre la dynamique de l'autre et pacifier les relations de voisinage. La gestion de la coexistence passe désormais par le prisme de l'environnement. Les municipalités engagées dans une forte dimension de lutte contre les pollutions et la préservation des milieux sensibles. Pour l'instant, les nouvelles "zones à faible émission" ne concernent pas les activités portuaires en zone urbaine.

Les autorités portuaires participent dès lors à des démarches de chartes environnementales à l'exemple de Bordeaux, La Rochelle ou Marseille pour engager le port et si possible les armateurs. À la démarche publique s'ajoute désormais la pression des populations. Des pétitions visant les émissions des navires de croisière (Marseille, Ajaccio) et des pressions locales à Rouen, Nice et Toulon. La base est l'estimation des émissions et la mise en place des solutions d'électrification des quais des navires à passagers initiée dans la plupart des ports.

Le port et la ville sont en interaction d'espace. L'AIVP a produit un document sur les bonnes pratiques internationales "Faire la ville avec le port". À chaque territoire d'inventer sa formule en impliquant les acteurs économiques et les populations. Au Havre, l'agence d'urbanisme et Le Havre Port Center ont enquêté les usagers de l'interface ville-port. L'interaction peut être aussi positive avec l'écologie industrielle (économie circulaire).

Pour ces questions d'espace, il faut voir la place de l'urbain et du portuaire. Le port a sa propre dynamique qu'il doit partager et acter avec le territoire. Pour le port urbain, il faut inscrire les reliquats d'activité dans la ville centre avec si possible un lieu de médiation (port center). Pour le port périurbain, il faut s'adapter à la pression urbaine en cédant s'il le faut des espaces et adapter l'accès à l'eau. Le port extra-urbain est un gisement d'emploi pour l'agglomération, mais doit optimiser les espaces d'activités et les accès et préparer les nouveaux enjeux de la transition énergétique (hydrogène). L'histoire des villes portuaires est plus qu'ailleurs marquée par de fortes mutations spatiales. Ville et port ne peuvent qu'évoluer qu'ensemble.

Paul TOURET