



FEDERATION NATIONALE
DES AGENCES D'URBANISME

Club "Territoires Maritimes"

Innovations Ville-Port

pour des projets
intégrés Ville-Port

SEPTEMBRE 2011



SOMMAIRE

Editorial.....	5
Introduction.....	6
Synthèses	
économie.....	9
environnement.....	13
urbanisme.....	17
gouvernance.....	21
Fiches	
économie.....	25
environnement.....	39
urbanisme.....	49
gouvernance.....	65

Innovations Ville-Port

Directeur de la publication :
M. Belliot, FNAU

Coordination et synthèses :
L-L. Dupont, AGAM

Comité scientifique :
M. Collin, P. Gras, O. Lemaire

Réalisation des fiches et contributions :
F. Antich, AUDELOR - J. Branco, A'URBA - C. Chedot, GPMH -
N. Coppin, Boulogne-Développement - D. Davoult, AIVP - J. Florent, AGUR
P. Guelque, GPMD - L. Jauvin, ADDRN - T. Lochard, J. Duszynski, AURH - G. Perillhou, AUDAT
F. Rivoal, ADEUPA - R. Vinson, GPMM

Conception graphique :
M. Lamballe / L. Patain, AGAM

Secrétariat :
L. Szanto

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

1, rue de Narbonne - 75 007 Paris
Tél. : 01 45 49 32 50
Fax : 01 45 49 94 46
Internet : www.fnau.org
Courriel : fnau@fnau.org

ISBN : 13 978 2 9517793-8-9

© Août 2011



EDITORIAL

Ville et Port, la bonne alliance

Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie mondiale et de très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port. Durant les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, cette alliance a semblé moins solide et la relation Ville/Port a connu des moments difficiles. Logiques nationales et fonctionnelles se sont alors conjuguées pour faire des ports des enclaves techniques et logistiques excluant la vie urbaine. . . Depuis une trentaine d'années, les choses sont toutefois en train de changer.

La "globalisation" a dynamisé l'économie du monde en développant les échanges internationaux à une échelle jusque là inconnue. Les ports sont devenus les lieux privilégiés de concentration et de transformation de la richesse. Ils sont redevenus des outils privilégiés de développement des territoires.

La décentralisation a renforcé le pouvoir des autorités locales en matière d'aménagement urbain et de développement économique. Les pouvoirs locaux ont compris tout l'intérêt de conjuguer leurs politiques territoriales avec les stratégies de développement portuaires. Ils ont revendiqué la maîtrise d'une politique globale qui associe urbanisme et transport et qui tire le meilleur parti du formidable atout de développement que représente un port branché sur l'économie mondiale.

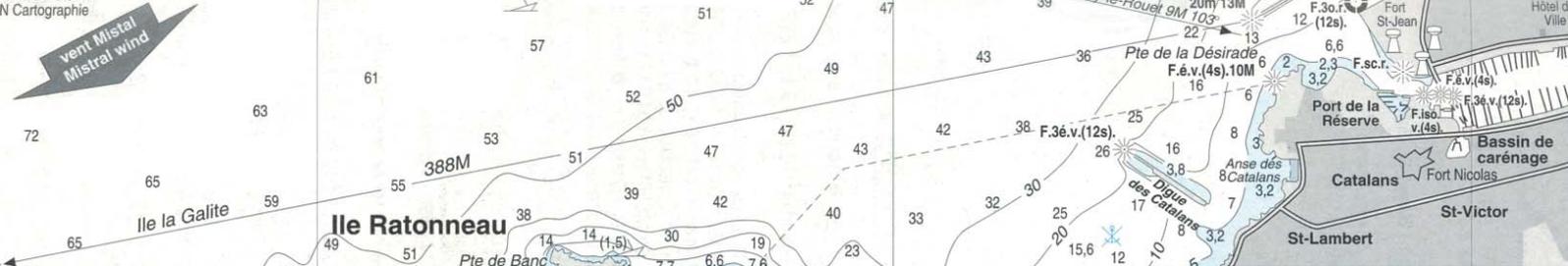
Le développement durable est devenu un "incontournable" des politiques publiques. S'il impose des contraintes en matière de conception et de mise en œuvre des projets, il amène aussi à mieux prendre en compte les richesses naturelles d'un site et il pousse à l'utilisation de "process" moins agressifs et moins polluants. Les ports, qui avaient beaucoup à se faire pardonner dans ce domaine, deviennent des lieux privilégiés d'expérimentation et de développement des technologies douces.

La patrimonialisation du patrimoine portuaire est en marche et elle sert de plus en plus souvent à des politiques de valorisation touristique ou culturelle qui paraissent impensables il n'y a pas si longtemps. Dans les villes portuaires anciennes, les quais, les bassins et les équipements, que l'on cherchait à cacher ou à combler sont devenus des objets de fierté identitaire et des outils privilégiés de reconquête urbaine.

Dans les "villes-ports" où elles sont présentes, les agences d'urbanisme sont souvent au cœur de ces transformations urbaines, qu'elles les aient directement inspirées ou simplement accompagnées. Réunis au sein du "Club des villes portuaires", leurs experts ont rassemblé et analysé de nombreux exemples de relations "ville/port" en France et à l'étranger. En publiant ce recueil, la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) souhaite capitaliser les meilleures pratiques en la matière et offrir aux élus et techniciens que le sujet intéresse des exemples concrets de projets et de réalisations qui méritent le détour. . .

Marcel BELLLOT

Délégué général de la FNAU



Cette seconde publication de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme sur les territoires portuaires et maritimes, après celle consacrée aux observatoires portuaires, vise à rendre compte et à illustrer les pratiques innovantes, solutions formelles et projets développés au cours des dernières années pour associer les intérêts respectifs des territoires (collectivités locales, habitants...), des acteurs économiques (établissements publics, entreprises) et la "nouvelle donne" environnementale. Ces pratiques innovantes recouvrent un large spectre, dépassant le seul champ de l'aménagement (comme la gestion des milieux naturels ou la recherche-développement). La comparaison entre initiatives françaises et étrangères a permis de dégager certaines tendances lourdes et d'identifier des axes de progrès possibles.

Cette publication a été réalisée par les membres du club "Territoires Maritimes" associant agences d'urbanisme et autorités portuaires. Elle a bénéficié des ressources de l'Association Internationale Villes et Ports et de l'avis d'experts paritaires du club.

Elle présente soixante-dix initiatives récentes, dont les deux tiers sont détaillées sous forme de fiches. Ces initiatives portent principalement sur les ports français et sont complétées par la présentation d'une trentaine d'exemples étrangers de référence (identifiés avec l'AIVP). La présentation des pratiques innovantes s'organise autour de quatre volets principaux et d'une vingtaine de types d'actions, caractérisés par une forme spécifique de convergence d'intérêts et couvrant l'ensemble des initiatives inventoriées. Les relations présentées sont les suivantes, pour chacun des 4 volets :

- Economie : modalités d'intégration des logiques portuaires, extraverties, dans l'économie locale ;
- Environnement : compatibilités et synergies entre objectifs économiques et environnementaux ;
- Urbanisme : relations spatiales aménagées entre espaces portuaires/économiques et urbains ;
- Gouvernance : formes de collaborations entre collectivités, acteurs économiques et habitants.

Le classement des initiatives suivant cette grille vise à organiser le propos mais ne doit pas masquer le fait que celles-ci sont en général transversales. Les tableaux des initiatives intégrés dans chaque volet tentent de rendre compte de cette transversalité.

Cette publication à vocation pédagogique souhaite contribuer à renouveler et renforcer les collaborations entre ville et port, en montrant leur réalité concrète et en démontrant tout leur intérêt. Si les initiatives présentées ne peuvent bien évidemment pas être reproduites simplement, compte tenu des spécificités de chaque ville portuaire et du contexte concurrentiel qui limite la circulation des bonnes pratiques, une approche d'ensemble permet toutefois de dégager une grande diversité de pistes de collaboration possibles.



Introduction

Ces collaborations s'inscrivent en effet dans un contexte plutôt favorable, caractérisé notamment par :

- des évolutions institutionnelles déterminantes, avec rééquilibrage des pouvoirs de l'État français au profit des collectivités locales et de l'Europe : les récentes réformes donnent notamment aux collectivités l'opportunité de s'impliquer davantage dans le développement des ports et aux autorités portuaires un ancrage territorial accru ;
- l'impératif du développement durable, associant systématiquement enjeux environnementaux, économiques et sociaux, sur des territoires souvent très convoités du fait de leur position littorale ;
- les changements liés à la mondialisation qui nécessitent une mobilisation de l'ensemble des ressources des ports et des agglomérations et métropoles, bien au-delà de leur seule main d'œuvre (capacité d'innovation technique et sociale, culture, environnement, patrimoine, diplomatie...).

Les initiatives développées à l'heure actuelle en France marquent une évolution par rapport aux décennies antérieures :

- Durant les Trente glorieuses, à l'initiative et sous la gestion de l'État, le développement de grandes entités portuaires, industrielles et militaires, isolées de leur territoire et autonomes dans leur administration ;
- Puis une redécouverte des autres potentialités de ces territoires spécialisés, souvent à l'occasion de leurs mutations économiques ; cette redécouverte s'est accompagnée d'une reconquête urbaine excluant les anciennes activités et déplaçant les frontières entre ville et port, sans pour autant les atténuer.

Les tendances actuelles privilégient une conception plus intégrée des projets. Ce principe d'intégration concerne tous les domaines :

- Intégration des activités portuaires, industrielles, de services plus immatériels (recherche, technologies de l'information et de la communication...) voire d'apports culturels et patrimoniaux contribuant à leur attractivité ;
- Intégration des objectifs de développement durable dans les projets économiques et recherche de mixité fonctionnelle associant activités portuaires et fonctions urbaines ;
- Intégration de réseaux d'acteurs dans une double dimension, locale et internationale.

Ce principe d'intégration s'infiltré autant dans les espaces proches de la ville que sur l'ensemble des grands espaces portuaires, jadis monofonctionnels, que sont les terminaux portuaires, les zones industrielles portuaires, les infrastructures et superstructures portuaires, ou encore les unités flottantes.

Habituees à se réinventer et à réagir et en capacité d'intégrer des intérêts a priori divergents, les villes portuaires sont devenues les lieux par excellence de l'innovation, technologique, environnementale, urbanistique et sociale et des approches interdisciplinaires. Elles constituent, de ce fait, des laboratoires de la ville du futur, interconnectée, innovante et réactive.

n° fiche	Port	Projet	Détails	Intégration économique	Réseau d'innovation	Gestion de l'emploi	Valorisation mutuelle	Grands territoires portuaires	Sites économiques optimisés	Environnement	Urbanisme	Gouvernance
30	Lorient	Reconversion économique et urbaine de la base de sous-marins	Reconversion de la base de sous-marins avec création d'un village d'entreprises maritimes, d'un pôle de course au large et d'un pôle touristique (Cité de la voile et musée des sous-marins)									
1	Boulogne	Capécure 2020, stratégie du centre européen des produits de la mer	Stratégie et actions communes du cluster pour le développement de l'ensemble de la filière Produits de la pêche, comprenant la pêche, la transformation, la logistique, la formation et la recherche									
2	Dunkerque	Développement de l'écosystème portuaire et industriel	Valorisation des liens économiques et environnementaux entre industrie et activité portuaire : pôle d'excellence Énergie, valorisation des sous-produits, rapport économique des matières premières à l'environnement...									
3	Lorient	Eurolarge Innovation, cluster de la course au large	Fédération de 130 entreprises sur les diverses technologies de la course au large pour développer des projets innovants, accroître le niveau de compétences et acquérir une visibilité internationale									
4	Toulon	Technopôle de la Mer, support du pôle de compétitivité Mer PACA	Bases technopolitaine et marine et pôle d'affaires pour l'accueil d'entreprises et organismes de R&D et formation sur les technologies marines, la biotechnologie et la protection des milieux marins									
22	Bretagne	Grappe d'entreprises "Pêche durable en Bretagne"	Stratégie de petites et moyennes entreprises en réseau pour développer des matériels et pratiques respectueuses des milieux marins et pour optimiser la valorisation économique de la pêche									
5	Brest	Pôle d'excellence des sciences marines	Évaluation du positionnement international de la recherche locale en sciences et techniques marines, avec un rôle leader en coordination de projets européens et gestion de fonds financiers associés									
14	Rotterdam	Rotterdam Initiative Climat, stratégie de valorisation du carbone	Stratégie associant Port, municipalité, entreprises et institut de recherche pour réduire et valoriser économiquement les émissions de carbone issues des activités industrielles et portuaires									
6	Rotterdam	RDM Campus, site de formation et d'innovation technologique	Campus associant Port, centres de formation et entreprises innovantes et offrant, au sein d'un ancien chantier naval reconverti, des lieux d'enseignement, ateliers et plates-formes technologiques									
	Marseille/Fos	Convention cadre Emploi de la zone industrielle portuaire	Collaboration pour gérer l'offre et la demande d'emplois des entreprises des grands secteurs concernés par le développement du port (BTP, logistique, industrie, énergie et maritimo-portuaire)									
	Hong Kong	Nouveau terminal de croisière pour les navires de dernière génération	Projet multipliant les usages du terminal : modularité des espaces intérieurs pour l'accueil de manifestations, commerces, promenades et toit terrasse offrant une vue imprenable sur l'entrée Est du port									
	Stockholm	Entrepôt reconverti en musée et terminal croisières	Reconversion du Stora Tullhuset Building, ancien entrepôt portuaire, pour accueillir un nouveau terminal croisière et un musée de 4 500 m ² dédié à la photographie contemporaine									
33	Leixoes / Matosinhos	Quadra Maritima, projet littoral intégré	Projet exemplaire intégrant terminal croisières, services touristiques, centre de recherche maritime avec incubateur, ports de pêche et de plaisance ; port doté d'une desserte dédiée									
7	Bordeaux	Reconversion commerciale des hangars portuaires, rive gauche Garonne	Valorisation par le Port de son patrimoine immobilier (18 000 m ² de commerces et 10 000 m ² de bureaux) dans le cadre du volet commercial et économique du projet de réaménagement des quais Rive Gauche									
8	Nantes / Saint-Nazaire	Autoroutes de la mer et schéma logistique	Transfert de trafics fret et passagers sur lignes maritimes pour désengorger les axes routiers terrestres de la façade Sud-Ouest de l'Europe et mise en place d'un système de gestion dynamique des voies									
9	Le Havre Rouen Paris	Projet Seine Gateway, construction d'un hinterland intelligent	Organisation logistique et industrielle de la vallée de Seine (plates-formes multimodales, infrastructures...) associant villes, ports et chambres de commerce du Havre, Rouen et Paris									
10	Flandres	Flanders Extended Gateway, stratégie d'un hub logistique mondial	Coordination régionale, appuyée par l'Institut flamand de logistique, pour consolider l'ensemble des chaînes logistiques (réseau multimodal des infrastructures, plates-formes, services...)									
11	Le Havre Nord-Ouest Europe	Programme Weastflows nouvel Axe Vert Est-Ouest	Recherche partenariale (ports, agences de développement, centres de recherche et universités de 6 pays) de solutions de connectivité durable pour le fret (infrastructures, services logistiques, TIC...)									
	Los Angeles Long Beach	Alameda Corridor, desserte ferroviaire fret dédiée	Liaisons entre ports et avec le réseau ferroviaire transcontinental, séparant trafics ferroviaires fret et passagers et trafics routiers et contribuant à l'optimisation portuaire et réduction des impact environnementaux									
40	Marseille/Fos	Bassins Est : développer port et ville en complémentarité	Recherche de convergence entre le schéma de pilotage du Port (hub roulier, port passager...) et les documents d'urbanisme des collectivités (cohérence des séquences ville-port...)									
	Livourne	Projet Port of Ports de rationalisation portuaire	Projet en cours, de rationalisation des activités et espaces portuaires, avec réorganisation des relations spatiales entre Ville et Port, dans le cadre du projet Porta a Mare									
	Hambourg	Projet de restructuration du terminal conteneurs Steinwerder	Projet de terminal conteneurs automatisé, neutre en carbone et intégré dans son environnement urbain, avec des espaces de loisirs et ouverts au public et le nouveau bâtiment de l'administration portuaire									
12	Long Beach	Projet de recomposition Middle Harbor Redevelopment	Fusion et rénovation lourde de 2 anciens terminaux pour atteindre une capacité de 3,3 millions d'EVP, réduire les émissions polluantes et répondre au manque d'espace disponible									
13	Rotterdam	Boulevard du tertiaire portuaire et de transition Ville-Port dans Stadshavens	Dans le cadre du renouvellement urbain et portuaire de Stadshavens, constitution d'un boulevard maritime concentrant les implantations du tertiaire portuaire et assurant la transition ville-port									



Économie

Développement portuaire <---> développement local

Les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, fondés sur le commerce international, la défense nationale et/ou la pêche. Leur développement a été porté par le progrès des échanges internationaux et soumis aux grands mouvements de l'histoire, qui ont redistribué en permanence la donne géopolitique mondiale. Si elles se sont toujours attachées à tirer parti des échanges internationaux, certaines d'entre elles se sont trouvées assujetties aux intérêts d'États centralisés et se sont spécialisées sur des activités dominantes, dont la mutation a remis en cause les bases économiques locales. Leur avenir économique s'inscrit dans plusieurs tendances lourdes : mondialisation et libéralisation économique, dématérialisation des échanges et économie de la connaissance.

Stratégies d'intégration économique locale

Les villes portuaires sont les lieux par excellence des filières et clusters et elles s'inscrivent dans des relations avec des territoires lointains. De nombreux ports ont développé des stratégies coordonnées de filières associant pouvoirs publics et intérêts des entreprises ; ces stratégies tendent à intégrer l'ensemble du processus productif (exploitation ou accès à la ressource, transformations intermédiaires, transport et logistique).

L'intégration de la dimension logistique a porté le développement d'Anvers ; elle a permis à Boulogne de conserver son leadership européen sur les produits de la mer, malgré une part maintenant minoritaire de la pêche locale dans la ressource transformée. La « toile » industrielle de Dunkerque illustre l'intérêt stratégique de relations démultipliées entre entreprises pour renforcer leur ancrage local et accueillir de nouvelles entreprises attirées par la richesse des opportunités d'échange. Ces stratégies s'appuient sur la mise en œuvre de projets d'intérêt général, à fort effet structurant et d'induction, et sur la mutualisation de services intégrateurs : informatique portuaire, études et démarches commerciales (Lorient, Boulogne, Dunkerque et de nombreux autres ports).

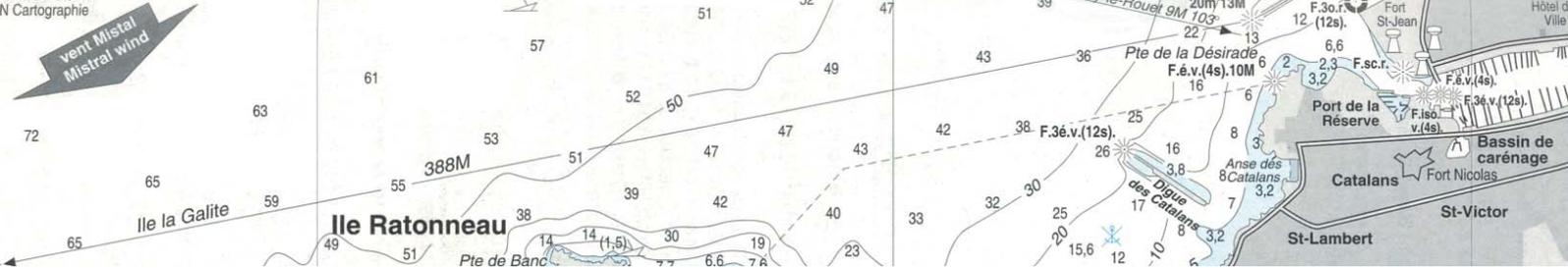
Réseaux d'innovation et d'excellence Ville-Port

Ces stratégies s'appuient de façon quasi-systématique sur le développement et la mutualisation d'activités de recherche-développement, favorisant l'innovation permanente et la compétitivité des entreprises ainsi que la diversification du tissu économique local (Boulogne, Dunkerque, Lorient, Toulon, Bretagne, Nantes/Saint-Nazaire, Brest, Le Havre, Rotterdam, Flandres, Leixoes ...). Elles concernent des domaines très divers, souvent liées aux problématiques environnementales : pêche, exploration marine, production ou optimisation énergétique, valorisation du carbone et des émissions industrielles, mais aussi construction navale, course au large ... Elles se traduisent souvent par des projets d'aménagement intégrés, associant recherche et développement, production, services et fonctions touristiques et urbaines (cf. volet urbanisme).

La concurrence internationale suppose de s'imposer comme pôle d'excellence internationale (Toulon, Brest, Dunkerque, Rotterdam, Flandres) et/ou de s'inscrire dans des réseaux d'innovation internationaux ou avec un partenariat très ouvert (Le Havre avec l'Europe du Nord-Ouest, États Unis, ports de la mer du Nord et de la Méditerranée). Les clusters français se développent souvent sur des créneaux assez ciblés ou sur l'économie verte. En France, en dehors du Havre, les réseaux logistiques n'atteignent pas encore un degré d'intégration suffisamment performant, comparativement aux ports belges et hollandais.

Gestion prévisionnelle coordonnée de l'emploi

Les ports demeurent directement confrontés aux aléas du transport maritime et de la conjoncture internationale, selon des échelles de temps très différentes. Les aléas des escales ont notamment générés des statuts d'emplois spécifiques ; la récente réforme portuaire française, en les rationalisant, devrait améliorer la compétitivité portuaire et le dialogue social. Les chantiers navals, dont les plans de charge fluctuent souvent d'année en année, nécessitent de recourir à des qualifications très diverses et hautement



spécialisées qui ne peuvent être toutes trouvées dans leur proximité. L'accueil de ces personnels extérieurs durant le temps des chantiers a conduit les places portuaires à développer des lieux d'accueil temporaire spécifiques, comme à Saint-Nazaire.

La gestion prévisionnelle et coordonnée des ressources humaines devient stratégique, avec la nécessité d'une forte réactivité. Ces démarches d'anticipation des besoins de qualifications et formations sont souvent développées à l'occasion de grands projets générateurs d'emplois (Port 2 000 au Havre) et peuvent viser l'insertion sociale des chômeurs ; elles donnent lieu à convention avec les acteurs de l'emploi et les entreprises des secteurs ciblés (Marseille/Fos). L'adéquation entre formation et besoins des entreprises est également favorisée par le rapprochement d'entreprises innovantes et d'établissements de formation professionnelle et supérieure, avec mutualisation d'ateliers (cas de Rotterdam).

Valorisation urbaine des activités portuaires

Les ports génèrent des emplois bien au-delà de leurs espaces dédiés et de leurs filières motrices, notamment dans les travaux publics, le bâtiment, les services aux entreprises, ainsi que des impacts induits (notamment par redistribution des salaires dans l'économie locale). Par ailleurs, les gains permanents de productivité des terminaux automatisés et de la chaîne logistique conduisent à réduire le rapport emplois/activité dans les espaces dédiés. Les gains actuels d'emplois se constituent non seulement par la croissance du niveau d'activité des ports, mais aussi par le développement du "tertiaire portuaire". Ce secteur s'appuie sur des compétences très diversifiées (informatique, droit, gestion, négoce...) particulièrement présentes dans les métropoles.

Certaines activités portuaires se prêtent à une valorisation urbaine directe, commerciale ou touristique, comme les trafics passagers, en particulier l'accueil des croisières, et la plaisance. Ces dernières années ont vu se développer de nombreux projets d'envergure associant terminal croisières, commerce et lieux de loisirs (promenade, espaces

sportifs, culturels ou d'information...) visant à favoriser la consommation des "croisiéristes" dans l'agglomération d'escale (Marseille, Le Havre, Hong Kong, Stockholm, Leixoes, Gênes...). Bien que l'accueil des passagers soit recherché au plus près des lieux touristiques, des liaisons rapides sont mises en œuvre pour pallier les contraintes de fonctionnement du port. Par ailleurs, la désaffectation plus ou moins temporaire d'espaces du domaine portuaire a conduit certaines autorités portuaires à les valoriser économiquement pour des usages urbains (cas de Bordeaux).

Développement coordonné de grands ensembles portuaires

Les "autoroutes de la mer" et le cabotage constituent une relation organisée entre ports, alternative à la route, qui tend progressivement à se généraliser en France pour le fret mais aussi pour des usages touristiques (Nantes/Saint-Nazaire, par exemple).

Face au pouvoir croissant des grands armements, le développement pérenne des ports passe par des stratégies d'intégration dans de vastes ensembles logistiques organisés à l'échelle de portes et corridors continentaux et d'adossement à de grandes métropoles, constituant à la fois un hinterland quasi-captif et des bassins de ressources importants (Los Angeles-Long Beach, Flandres, Le Havre-Rouen-Paris...). Le projet Flanders Extended Gateway vise à renforcer la position de hub logistique mondial de la Flandre en améliorant ses performances économiques et environnementales et intégrant tous ses modes. Le projet Seine Gateway vise à redonner à l'agglomération parisienne une façade maritime active et à valoriser les potentiels logistiques et industriels de la vallée de la Seine ; à l'issue du projet Weastflows, qui associe ports, collectivités et centres de recherche de 7 pays, cet ensemble pourrait s'inscrire dans une organisation logistique pour l'ensemble de l'Europe du Nord Ouest, fondée sur des infrastructures, services logistiques et technologies de communication et d'information innovantes.



Économie

Développement portuaire <---> développement local

Optimisation et renouvellement de sites économiques

La recherche de productivité dans un contexte de pression littorale conduit les ports à une gestion et à une organisation plus intensives et rationnelles de leurs terminaux (Livourne, Marseille par exemple), voire à engager des projets de restructuration, notamment à proximité des espaces urbains (Hambourg) ; elle s'opère également via le fonctionnement en réseau de sites portuaires (Chine du Sud, ports belges...). Les principes de recomposition du port sur lui-même sont notamment illustrés par l'ambitieux projet Middle Harbor Développement de Long Beach qui intègre objectifs de productivité et de développement durable.

Cette logique de rationalisation spatiale croissante concerne également le "tertiaire portuaire", dont les établissements tendent à se libérer des espaces dédiés à l'activité portuaire et s'intègrent en bonne synergie avec l'environnement urbain. De nombreuses grandes places portuaires favorisent la lisibilité et le regroupement des établissements emblématiques (sièges sociaux), notamment par la création de "boulevards tertiaires", assurant également une transition fonctionnelle et symbolique entre la ville et le port (cas de Rotterdam).



Terminal croisière de Hong Kong (projet Foster + Partner)

n° fiche	Port	Projet	Détails	Economie						Urbanisme		Gouvernance	
				Réduction nuisances	Projets économiques	Milieux naturels littoraux	Ressources littorales	Patrimoine portuaires	Urbanisme	Gouvernance			
	Hong Kong	Engagement du transport maritime pour la qualité de l'air	Charte de la Hong Kong Liner Shipping Association et engagement du géant Maersk pour utiliser des carburants à faible impact sur la qualité de l'air										
14	Rotterdam	Rotterdam Initiative Climat, stratégie de valorisation du carbone	Stratégie associant Port, municipalité, entreprises et institut de recherche pour réduire et valoriser économiquement les émissions de carbone issues des activités industrielles et portuaires										
	États Unis	Coalition for Responsible Transportation, pour de meilleures pratiques	Regroupement d'importateurs, exportateurs, transporteurs routiers et maritimes, représentants du secteur public pour définir les meilleures pratiques pour réduire les émissions liées aux activités portuaires										
	Amsterdam Malmö Anvers	Projet E-Harbours d'optimisation énergétique	Projet européen visant à optimiser la consommation d'électricité des industriels (logistique électrique) et à développer les énergies renouvelables										
	Valence Livourne Toulon	Projet Sympic sur l'environnement de l'interface Ville-Port	Projet européen, associant autorités portuaires et urbaines, de réalisation d'un guide méthodologique pour améliorer l'ensemble des aspects environnementaux (bruit, air, paysages...)										
	Valence	Projets Ecoport 1+2 sur le management environnemental des ports	Projet d'amélioration du management environnemental des zones portuaires, en partenariat avec les industriels, avec exportation des savoir-faire dans plusieurs pays d'Amérique Centrale										
	Amsterdam et ports du Nord	Projet Nomeports sur la gestion du bruit	Élaboration par six ports européens d'un guide de bonnes pratiques pour intégrer la réduction du bruit généré par les activités portuaires dans la planification des interfaces Ville-Port										
16	Boulogne	Approche Environnementale de l'Urbanisme pour le développement du port	Diagnostic et plan d'actions sur l'ensemble des aspects environnementaux du port : énergie, GES, biodiversité, déchets, risques et nuisances, paysage et architecture, déplacements										
2	Dunkerque	Développement de l'écosystème portuaire et industriel	Valorisation des liens économiques et environnementaux entre industrie et activité portuaire : pôle d'excellence Énergie, valorisation des sous-produits, rapport économique des matières premières à l'environnement...										
	Hambourg	Projet de restructuration du terminal conteneurs Steinwerder	Projet de terminal conteneurs automatisé, neutre en carbone et intégré dans son environnement urbain, avec des espaces de loisirs et ouverts au public et le nouveau bâtiment de l'administration portuaire										
17	Boulogne	Reconversion environnementale d'une friche industrielle portuaire	Reconversion du site industriel de la Comilog en zone d'activité de la filière halieutique, vitrine de la ville portuaire, intégrant qualité environnementale et paysagère et espaces tertiaires et de loisirs										
15	Dunkerque	Conception concertée et durable d'un terminal méthanier	A la suite du Débat Public, poursuite des études sur le site sélectionné de Clipon pour améliorer notamment le périmètre du terminal en lien étroit avec les espèces et milieux naturels présents autour du site										
18	Dunkerque	Schéma directeur du patrimoine naturel du port	Schéma de gestion, protection et restauration des espaces naturels de l'ouest du territoire portuaire (5600 ha) avec intégration de prescriptions au plan local d'urbanisme communautaire										
	Marseille/Fos	Plan de gestion des espaces naturels de Fos	Document de référence fixant les enjeux, responsabilités et objectifs de la gestion du patrimoine naturel du Port en vue de planifier des opérations concrètes										
19	Le Havre	Concept d'ingénierie écologique "working with nature"	Intégration des processus naturels dans la conception des projets, impliquant concertation et connaissance des écosystèmes et appliquée dans les projets Port 2000 et de prolongement du grand canal										
	Amsterdam	Plan vert du site industriel Atlaspark	Aménagement d'une zone industrielle de 170 ha intégrant traitement paysager (espaces verts, pièces d'eau) et dispositifs de protection de la faune et de la flore										
20	Marseille/Fos	Stratégie énergétique et environnementale portuaire	Investissements et études sur les énergies renouvelables et la réduction d'émissions : éoliennes, toitures photovoltaïques, rejets en mer, alimentation électrique des navires à quai, ouvrages maritimes...										
21	Nantes/Saint-Nazaire	Valorisation énergétique des ressources naturelles littorales	Projet de parcs éoliens offshore et de parc dédié à la valorisation des ressources marines et énergies renouvelables, avec recherche sur l'énergie de la houle et la valorisation des micro-algues										
4	Toulon	Technopôle de la Mer, support du pôle de compétitivité Mer PACA	Bases technopolitaine et marine et pôle d'affaires pour l'accueil d'entreprises et organismes de R&D et formation sur les technologies marines, la biotechnologie et la protection des milieux marins										
22	Bretagne	Grappe d'entreprises "Pêche durable en Bretagne"	Stratégie de petites et moyennes entreprises en réseau pour développer des matériels et pratiques respectueuses des milieux marins et pour optimiser la valorisation économique de la pêche										
	Stockholm	Entrepôt reconverti en musée et terminal croisières	Reconversion du Stora Tullhuset Building, ancien entrepôt portuaire, pour accueillir un nouveau terminal croisière et un musée de 4 500 m² dédié à la photographie contemporaine										
	Bâton rouge	Reconversion urbaine d'un entrepôt le long du Mississippi	Création de plus de 5 200 m² d'espaces commerciaux et logements et d'un espace public avec vues imprenables sur un secteur du fleuve qui va ainsi retrouver une nouvelle vie										



Environnement

Développement économique <---> cadre environnemental

La prise de conscience croissante des grands défis planétaires (changement climatique, réduction de la biodiversité, atteintes à la santé et sécurité publique), les dispositions nationales et internationales pour y faire face et une sensibilité croissante des habitants, entreprises, collectivités et États ont imposé l'environnement comme un aspect incontournable du développement des ports et villes portuaires. Le traitement des questions environnementales recouvre par ailleurs des enjeux d'attractivité dans la mesure où il contribue souvent à l'amélioration du cadre de vie.

Cette nécessité est d'autant plus forte pour les territoires portuaires que les défis environnementaux y sont particulièrement exacerbés et que ceux-ci bénéficient d'un accès privilégié aux potentialités encore peu explorées de la mer et du littoral. Contraints de trouver des solutions à des problématiques prégnantes et complexes pour pérenniser voire développer l'activité portuaire et économique, les territoires portuaires sont devenus des lieux privilégiés d'innovation pour le traitement des questions environnementales ; au-delà de l'innovation technologique ou urbanistique, ces démarches s'appuient sur la mise en place d'accords ou gouvernances pragmatiques et originales.

Stratégies partagées et méthodes de réduction des nuisances économiques

Les stratégies concertées et accords associant acteurs de la chaîne logistique, industriels et collectivités se sont développés ces dernières années en vue de réduire la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, sous l'impulsion des accords de Kyoto (Rotterdam, Hong Kong, États-Unis).

L'impératif de trouver des solutions techniques à ces enjeux désormais majeurs a conduit à développer les méthodes et les processus de réduction des nuisances et risques, avec fréquemment, coopération et mutualisation entre places portuaires (projets européens Amsterdam-Malmö-Anvers, Valence-Livourne-Toulon), voire exportation de savoir-faire. Ces initiatives visent à mettre au point des méthodes sur diverses dimensions : prise en compte globale des

nuisances sur les zones et projets portuaires et interfaces ville-port (Boulogne, Valence), thématiques spécifiques comme le bruit (Amsterdam), les odeurs (opérations "Nez") ou les risques technologiques. Force est de constater que les initiatives locales sont relativement limitées en France, notamment du fait du rôle déterminant de l'État dans la définition et la mise en œuvre de la réglementation ; la généralisation actuelle des Plans Climat pourrait être l'occasion de les développer.

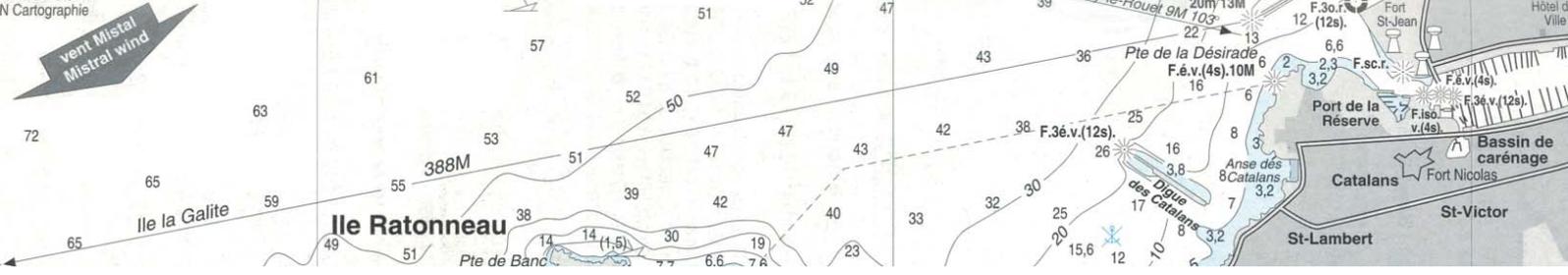
La montée envisageable des eaux littorales sous l'effet du réchauffement climatique commence à être anticipée dans l'organisation des espaces économiques, en particulier dans les sites les plus sensibles (Pays-Bas, Anvers, Dunkerque).

Conception durable des projets économiques

Les projets et aménagements de sites économiques, en extension, modernisation ou reconversion, à destination portuaire ou industrielle, intègrent davantage les objectifs environnementaux et sociaux. Plusieurs projets récents de création et restructuration de terminaux portuaires ont été conçus en s'attachant à réduire leurs impacts sur la qualité de l'air et/ou à améliorer notablement leur bilan carbone (Dunkerque, Hambourg, Long Beach).

Les réflexions sur l'évolution des sites et activités de la pétrochimie s'accompagnent de recherches sur le traitement sur place des émissions, notamment sur le recyclage, le stockage (Marseille/Fos), voire la valorisation économique du carbone (Rotterdam) ; le recyclage des déchets industriels a conduit à créer des installations et services mutualisés par plusieurs entreprises (*co-siting* à Rotterdam) et s'inscrit désormais dans le circuit des échanges interindustriels de Dunkerque.

Le développement de l'alimentation en électricité des navires au port permet de répondre non seulement à la nécessité de réduire leurs émissions polluantes et bruits en escale, mais aussi à des préoccupations économiques (Singapour, ports américains, Marseille/Fos).



La mise en valeur paysagère des espaces portuaires et industriels s'est souvent opérée à travers le traitement des espaces verts, pour atténuer la présence de leurs installations ; des partis pris différents se développent visant à assurer leur intégration architecturale (Bruxelles) et à valoriser et affirmer la composante graphique des installations, et leur modernité, notamment par leur éclairage nocturne ou le traitement des couleurs des bâtiments de grande masse (grues, citernes...). L'intégration urbaine de sites portuaires modernisés et requalifiés à proximité du tissu urbain intègre également traitement paysager, espaces publics et renforcement de la mixité fonctionnelle (Boulogne, Hambourg).

Valorisation des milieux naturels des espaces économiques

Les espaces portuaires et industriels développés hors des espaces urbanisés ont été souvent directement concernés par le renforcement des réseaux internationaux de protection de la biodiversité (Natura 2000) durant les années 90. Ces espaces se situent souvent au sein de milieux humides, littoraux ou d'estuaire, particulièrement riches. Cette contrainte a conduit plusieurs autorités portuaires, notamment celles des trois premiers grands ports maritimes français à s'impliquer activement dans la connaissance des écosystèmes et leur gestion-protection, en partenariat avec les collectivités et les associations concernées, pour assurer une meilleure compatibilité avec le développement de projets ou la préservation de capacités d'accueil économiques

Les réflexions ont pu donner lieu à la réalisation de schémas d'aménagement et protection d'ensemble, intégrés aux documents de planification des collectivités, et ont intégrées les dispositions récentes en faveur des continuités et corridors écologiques (Dunkerque). Cette implication s'est accompagnée du développement d'une véritable ingénierie écologique, mise en œuvre à l'occasion de projets en faveur de la protection, de la reconstitution, voire du développement de milieux naturels (Le Havre), ceci à des fins environnementales mais aussi parfois économiques ou de loisirs (Amsterdam).

Valorisation des ressources littorales renouvelables

La valorisation des ressources littorales est désormais devenue une question incontournable pour les villes portuaires, à la fois pour réduire l'impact de certaines activités sur l'environnement et pour explorer le champ d'exploitation du potentiel littoral et marin. La production d'énergie renouvelable donne lieu à des projets innovants et recherches sur l'ensemble du spectre actuellement connu des potentiels marins et littoraux : champs éoliens terrestres et offshore, couverture photovoltaïque des vastes surfaces d'entrepôts portuaires, thalassothermie à usage urbain, valorisation de la bio-ressource des micro-algues, relance des projets sur l'énergie marémotrice et recherche sur l'énergie de la houle (Nantes/Saint-Nazaire, avec partenariat avec Le Havre, Marseille/Fos, Toulon, Israël).

La valorisation pérenne des ressources halieutiques a conduit certains ports à réorienter leurs stratégies économiques et à développer de nouvelles pratiques plus respectueuses de l'environnement et mieux adaptées aux attentes des consommateurs (Bretagne). La recherche sur la valorisation des bio-ressources marines (algues) est également poursuivie pour les besoins de l'industrie cosmétique et alimentaire (Nantes, Saint-Nazaire).

Valorisation du patrimoine portuaire

Le patrimoine portuaire constitue un vecteur important de cohésion sociale et d'attractivité pour les villes portuaires. Relevant des 3 dimensions du développement durable, la valorisation du bâti ou des formes hérités du passé vise à entretenir la mémoire, l'identité et la culture portuaire.

Elle constitue une pratique maintenant ancienne mais qui continue de se généraliser (Bordeaux, Nantes, Saint-Nazaire, Marseille, Dunkerque, Stockholm, Bâton Rouge, Anvers, Rotterdam, Valence...). Les complements de canaux ou formes de radoub sans usage portuaire tendent désormais à être de plus en plus rares. La transformation des anciennes fonctionnalités s'opère au profit d'activités urbaines : com-



Environnement

Développement économique <---> cadre environnemental

merce, culture, loisirs, logements, bureaux, espaces publics ; certaines opérations ponctuelles de réhabilitation (anciens docks et bâtiments industriels notamment) ont été au démarrage d'opérations plus ambitieuses d'aménagement urbain d'interface Ville-Port (docks de Marseille/Fos et du Havre).

En outre, la création de "grands événements" festifs, culturels ou sportifs, associant des éléments significatifs du patrimoine maritime et ayant un réel impact populaire, est de nature à améliorer l'attractivité des secteurs situés à l'interface ville-port. Elle contribue fréquemment à un renversement d'image durable (Barcelone, Saint-Nazaire, Lisbonne, Gênes...). Ces événements peuvent également, à certaines conditions, constituer des vecteurs d'identité et de mise en valeur des initiatives locales, dans une perspective de développement du lien social.



Valorisation du patrimoine portuaire du Pont des Hospices, Port de Bruxelles



Roselières de l'estuaire de la Seine



Projet sur les opportunités durables dans le port d'Amsterdam



vent Mistral Mistral wind

n° fiche	Port	Projet	Détails	Economie	Environnement	Reconquête urbaine	Portosités Ville-Port	Aménagement intégré	Manifestations sur port	Desserte optimisée	Gouvernance
23	Dunkerque	Eau salée et eau douce au cœur du projet urbain	Réinvestissement urbain des délaissés portuaires et valorisation des canaux, dans la continuité du projet Neptune : nouveau quartier du Grand Large, équipements à forte attractivité (culture...)								
24	Buenos-Aires	Valorisation du centre ancien de Puerto Madero	Redynamisation du centre ancien et populaire de Buenos Aires par requalification des berges et développement d'un modèle de place urbaine								
	Marseille	Extension de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée	Projet d'Eco-Cité, faisant suite à l'opération engagée en 1995, visant à créer sur 169 ha 14 000 logements, 500 000 m ² de bureaux, un grand parc de 14 ha et plusieurs équipements métropolitains								
25	Boulogne	Projet République-Eperon d'aménagement de l'interface Ville-Port	Projet d'aménagement d'un ancien môle, pivot entre centre-ville, pôle touristique et port, comprenant un port urbain à vocation culturelle et d'animation et une entrée de ville avec grands équipements								
26	Amsterdam	Flexibilité des zones de transition entre Ville et Port	Organisation de zones de transition basées sur une flexibilité de l'utilisation des terrains et des constructions (logements étudiants, bureaux évolutifs...) entre fonctions urbaines et portuaires								
13	Rotterdam	Boulevard du tertiaire portuaire et de transition Ville-Port dans Stadshavens	Dans le cadre du renouvellement urbain et portuaire de Stadshavens, constitution d'un boulevard maritime concentrant les implantations du tertiaire portuaire et assurant la transition ville-port								
27	Marseille/Fos	Projets en sur-sol, le silo d'Arenc et les terrasses du port	Projets en sur-sol sur le domaine portuaire de transformation d'un ancien silo en salle de spectacle de 2 000 places et de création d'un grand centre commercial (52 000 m ²) pour les croisiéristes et habitants								
28	Marseille/Fos	Valorisation urbaine des vues sur le port et la rade	Aménagement d'un boulevard littoral et projet à plus long terme de boulevard en corniche pour assurer la vue sur port et mer des quartiers d'arrière-port du projet de renouvellement urbain Euroméditerranée								
	Trois Rivières	Projet d'amphithéâtre extérieur avec vue sur le port	Projet de 10 000 places, largement ouvert sur le fleuve et constituant l'une des pièces maîtresses de la requalification des berges du Saint-Laurent, conjointement au projet Cap 2020, de modernisation du port								
	Basse-Terre	Reconquête physique et visuelle du littoral pour l'accueil des croisières	Reconstitution de liens physiques et visuels Ville-Littoral pour l'accueil de la croisière de luxe : démolition de bâtiments portuaires et aménagement d'une place publique en bord de mer.								
	Le Havre	Projet urbain et portuaire Havre Cœur Métropole	Poursuite du renouvellement de l'interface Ville-Port (docks Vauban, quartiers Sud) par un projet de campus portuaire sur l'avant-port, à proximité des ferries et du siège du Port								
29	Saint-Nazaire	Projet de reconversion urbaine Ville-Port	Reconversion de la base sous-marine et de friches portuaires en quartier résidentiel et pôle culturel et touristique, avec poursuite envisagée de la dynamique en direction du littoral								
30	Lorient	Reconversion économique et urbaine de la base de sous-marins	Reconversion de la base de sous-marins avec création d'un village d'entreprises maritimes, d'un pôle de course au large et d'un pôle touristique (Cité de la voile et musée des sous-marins)								
31	Toulon	Toulon Grand Projet Rade	10 opérations sur l'ensemble de la rade de Toulon pour trois objectifs : développement économique et compétitivité, attractivité et centralités urbaines, valorisation de l'environnement littoral et marin								
32	Bordeaux	Projet d'aménagement des bassins à flot	Plan guide négocié visant à développer les synergies entre projets immobiliers et activités portuaires, avec réhabilitation de la base sous-marine en centre culturel, pôle touristique et objectif Zéro énergie								
33	Leixoes/ Matosinhos	Qaudra Maritima, projet littoral intégré	Projet exemplaire intégrant terminal croisières, services touristiques, centre de recherche maritime avec incubateur, ports de pêche et de plaisance ; port doté d'une desserte dédiée								
40	Marseille/Fos	Bassins Est : développer port et ville en complémentarité	Recherche de convergence entre le schéma de pilotage du Port (hub roulier, port passager...) et les documents d'urbanisme des collectivités (cohérence des séquences ville-port, desserte...)								
	Livourne	Projet Port of Ports de rationalisation portuaire	Projet en cours, de rationalisation des activités et espaces portuaires, avec réorganisation des relations spatiales entre Ville et Port, dans le cadre du projet Porta a Mare								
34	Nantes/Saint-Nazaire	Grands événements de l'estuaire de la Loire	Événements emblématiques métropolitains culturels sur l'ensemble du fil de Loire : Biennale Estuaire (700 000 visiteurs), Festival des Escales, Ile-de-Nantes, courses au large...								
35	Marseille/Fos	Contribution du Port à Marseille Provence Capitale Européenne de la Culture	Utilisation d'espaces portuaires (gare internationale, digue) pour l'accueil du public et l'organisation d'événements de Marseille Provence capitale européenne de la culture en 2013								
	Valparaiso	Zone d'extension et appui logistique et desserte dédiée	Zone de gestion des flux routiers et d'activités logistiques situées à 11 km en amont des terminaux, auxquels elle est reliée par desserte dédiée ; sa création permettra la reconquête urbaine des espaces portuaires libérés								
36	Le Havre	Plan de jalonnement poids lourds de la zone industrielle portuaire	Panneaux routiers et adresses des entreprises avec numéro de secteur géographique pour améliorer le repérage des transporteurs et éviter les trafics parasites dans les centres urbains								
37	Le Havre	Investissements majeurs pour le développement du fret ferroviaire et fluvial	Programme d'investissements pour massifier les flux de marchandises au bénéfice du fer, du fleuve et de l'intermodalité (chantiers ferroviaires, lignes ferrées directes ou dédiées, écluses, projet Grand Canal...)								
	Los Angeles Long Beach	Alameda Corridor, desserte ferroviaire fret dédiée	Liaisons entre ports et avec le réseau ferroviaire transcontinental, séparant trafics ferroviaires fret et passagers et trafics routiers et contribuant à l'optimisation portuaire et réduction des impact environnementaux								



Urbanisme

Aménagement portuaire <---> aménagement urbain

La redécouverte des forts potentiels de développement urbain du littoral s'est généralement opérée à l'occasion de mutations économiques : glissement vers l'aval des ports de commerce, désindustrialisation, régulation de la pêche par les quotas, restructuration des bases militaires... Les projets urbains développés ont souvent permis de rebondir sur ces mutations et de diversifier la base économique des villes. Ces deux dernières décennies, les extensions portuaires et industrielles se sont trouvées freinées par l'instauration de protections fortes des milieux littoraux et par le développement urbain. Ces évolutions imposent désormais une gestion plus économe et intensive de l'espace, à la fois pour les zones portuaires et urbaines, et une meilleure articulation entre logiques portuaires, urbaines et environnementales.

Cette articulation constitue un véritable défi, compte tenu d'incompatibilités majeures entre la qualité du cadre de vie urbain et les contraintes de fonctionnement et nuisances de certaines activités industrielles et portuaires (risques technologiques, trafics poids lourds...). Par ailleurs, l'aménagement portuaire nécessite à la fois une grande réactivité et une pérennité à long terme du potentiel de quais, terre-pleins et plans d'eau, qui peuvent être contraires à la temporalité du processus de création, consolidation et renouvellement du tissu urbain.

Reconquête urbaine d'espaces portuaires et d'interface ville-port

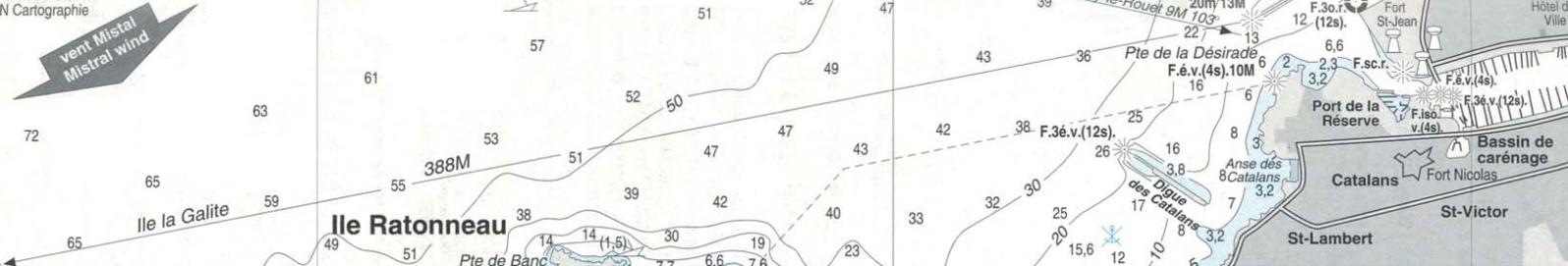
Le traitement des relations spatiales entre espaces portuaires et urbains reste marqué par les projets de reconquête urbaine d'espaces portuaires ou d'interfaces ville-port plus ou moins délaissés ou dégradés, avec reconversion vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques. Ces projets se sont généralisés depuis une trentaine d'années dans la plupart des villes portuaires du monde et ont contribué à renforcer fortement l'attractivité et centralité de la plupart (Boulogne, Bordeaux, Le Havre, Saint-Nazaire, Puerto Madero à Buenos Aires, New York, ...).

L'opération d'intérêt national Euroméditerranée et son extension récente à Marseille et le projet Neptune/Grand Large à Dunkerque figurent parmi les exemples français les plus remarquables. En France, ce mouvement concerne de façon plus récente les ports de pêche et les ports militaires, du fait de la restructuration en cours des sites de la défense nationale (Brest, Lorient, Toulon).

Porosités entre Ville et Port

Les interfaces entre ville et port ont pâti par le passé d'une coordination insuffisante entre autorités en charge de l'aménagement du port et de la ville, engendrant des incompatibilités problématiques et une déqualification de ces espaces. Les canaux et plans d'eau intérieurs ont généralement un rôle structurant pour la dissociation des activités urbaines et portuaires, tout en conservant une relation visuelle (Dunkerque, Boulogne, Le Havre, Rotterdam...). Des exemples récents permettent de dégager un ensemble de solutions pour un traitement véritablement valorisant de ces espaces : transition ville-port assurée par des activités portuaires compatibles avec la qualité urbaine (tertiaire portuaire, activités de valorisation mutuelle comme les croisières, traitement qualitatif des sites portuaires, diversification fonctionnelle et recherche de mixité sociale...), flexibilité basée sur des modes d'occupation adaptés (Rotterdam, Amsterdam).

Dans les villes portuaires où la pression littorale est particulièrement forte (sites portuaires enclavés dans un tissu urbain dense et/ou ne disposant plus d'espace d'expansion), les porosités ville-port ont été renforcées à travers des solutions techniques originales. Les implantations urbano-portuaires en sursol (sur pilotis au dessus du domaine portuaire) développées à Marseille permettent de préserver les espaces portuaires et leur exploitation, tout en générant des activités de valorisation mutuelle ou valorisant le patrimoine portuaire. A défaut d'un accès direct à l'eau, les vues sur le port, le littoral ou les plans d'eau constituent un facteur déterminant de valorisation immobilière et urbaine, mais aussi de reconnaissance de la réalité et de l'identité portuaire. Ce principe est appliqué dans la plupart des projets d'ensemble urbano-portuaires et de façon spécifique dans certains projets (Marseille, Basse-Terre, Trois Rivières, Hong Kong).



Aménagement intégré Ville-Port

Les initiatives récentes voient s'affirmer une conception davantage intégrée des projets d'aménagement, visant à développer sur des sites ciblés la mixité fonctionnelle, associant activités portuaires et fonctions urbaines, et à assurer une meilleure cohérence d'ensemble entre espaces urbains et portuaires.

Si les sites intégrés, reposant sur une mixité et une mise en synergie fonctionnelle d'immédiate proximité, tendent à se généraliser, ils restent limités à des périmètres circonscrits et à des vocations particulières. Leur développement suppose certaines conditions ; la mixité de proximité n'est en effet envisageable que pour certaines activités portuaires (tertiaire portuaire, plaisance, croisières et trafics passagers, recherche-développement, petite industrie high-tech...) dont l'importance tend toutefois à s'affirmer. Les impératifs de traitement massifié et de sécurité des trafics, de réduction des risques technologiques et des nuisances, voire de Secret défense, resteront cependant des facteurs limitants majeurs. Les trafics passagers se prêtent particulièrement à cette mixité, en particulier, l'accueil des croisières avec des solutions originales, en phase avec la politique touristique des villes (Stockholm, Leixoes, Honk Hong, Marseille/Fos, Bordeaux). L'organisation des entreprises en technopôles, clusters et campus se traduit également par des projets d'aménagement intégrant et mixant activités portuaires, industrielles et de recherche-développement et fonctionnalités urbaines et touristiques (Lorient, Toulon, Rotterdam), en les organisant en fonction des besoins d'accès direct au littoral.

Les projets déjà évoqués et ceux qui concernent la desserte du port ne trouvent leur justification que dans le cadre d'une approche globale, cohérente et à long terme de l'aménagement de l'agglomération portuaire et du complexe économique, lui-même basé sur un projet de positionnement stratégique du port. Cette recherche de cohérence fait l'objet d'une attention permanente de la part des autorités urbaines et portuaires, mais donne lieu à des approches d'ensemble à l'occasion de projets structurants, portuaires ou urbains. Port-City à Rotterdam (sur les 1 600 ha de Stadshavens), Port of Ports et Porta a Mare à

Livourne (rationalisation portuaire avec réorganisation des interfaces ville-port) et Grand Rade de Toulon constituent quelques projets récents d'approche intégrée à grande échelle. L'articulation générale ville-port conduit généralement à un séquençage des secteurs portuaires et d'interface. Elle produit des approches plus complexes du fait de l'obligation d'intensification des espaces portuaires et urbains, liée à la rareté du foncier littoral, et des incompatibilités (risques technologiques / habitations, par exemple) ou des relations physiques à traiter.

Le port, support de manifestations emblématiques

La reconstruction des relations spatiales et identitaires entre urbain et portuaire, avant d'être traduit dans les projets de reconquête urbaine, s'appuie de plus en plus sur des manifestations emblématiques, nautiques et/ou culturelles, de rayonnement national et international (courses transatlantiques, biennales d'art, festivals musicaux...). Ces actions ont systématiquement joué un rôle de défricheur, de révélateur de ces lieux, et contribué à "raconter autrement" les ports. Elles sont devenues des précurseurs de la redécouverte et de la réappropriation de ces sites de projet pour les "pratiquants" de la ville portuaire en devenir. Les événements éphémères ont généré de nouveaux lieux, mais ont également inscrit certains autres dans le temps long de la ville portuaire. Les expériences de Brest, Lorient, Marseille ou Saint-Nazaire en sont quelques illustrations. Elles perdurent depuis vingt ans, se développent et se sédimentent sur leurs espaces portuaires, non seulement pour en révéler la vocation originelle, mais aussi pour mettre en scène leur nouvelle dimension événementielle.

Optimisation des flux et dessertes

L'optimisation de la desserte du port intéresse directement la ville dans la mesure où elle permet de réduire les flux au sein du tissu urbain, de limiter les nuisances des trafics et d'organiser en arrière des terminaux un ensemble de sites logistiques et industriels valorisant localement ces flux. Par ailleurs, elle conditionne la compétitivité portuaire, l'approvisionnement de la ville et donc le développement local. Elle relève de plusieurs échelles : sortie du port, agglomé-



Urbanisme

Aménagement portuaire <---> aménagement urbain

ration portuaire, grands corridors de transport... Des solutions simples ou plus complexes sont développées pour améliorer l'accès direct terrestre aux terminaux et éviter les nuisances des poids lourds pour les secteurs urbains voisins ou traversés : jalonnement, localisation en temps réel des conteneurs et itinéraires, canalisation croissante des flux dédiés au port (Le Havre, Valparaiso, Leixoes).

Port 2000, le projet de terminal conteneurs du Havre, s'est accompagné d'une réorganisation en profondeur des faisceaux ferroviaires et chantiers intermodaux (mer, fleuve, rail, route) en arrière des terminaux, en vue de réduire significativement la part du transport routier. Comme on l'a vu précédemment pour les Flandres et l'Estuaire de la Seine, les axes de desserte s'inscrivent en effet dans des réseaux de sites logistiques, à la fois proches et lointains du port, conçues par les agglomérations pour viser à la fois l'optimisation et la valorisation économique des flux.

Les efforts actuels visent à rattraper progressivement le retard de la France en matière de desserte ferroviaire et fluviale par rapport aux ports de la Mer du Nord. Le développement des axes ferroviaires dédiés exclusivement au fret tend à se généraliser sur les grands corridors de transport (Los Angeles/Long Beach), ce qui pourrait entraîner des effets positifs sur les reports modaux et contribuer à réduire globalement la dépendance vis-à-vis de la route.



Projet Neptune à Dunkerque : immeubles en bord à quai de Nicolas Michelin



Vue panoramique du projet de Trois Rivières (Québec)

n° fiche	Port	Projet	Détails	Economie	Environnement	Urbanisme	Instances Ville-Port	Accords et planification	Projets concertés	Culture portuaire	Coopération régionale	Promotion Ville-Port
	Le Havre	"25 ans de réunions entre Ville Port et Chambre de Commerce"	Tenue régulière de réunions tri puis quadripartites de coordination et arbitrage entre les responsables des autorités portuaires, des collectivités et des milieux économiques									
	Barcelone	Gouvernance du projet Port 2000	Organisation de l'administration du projet de développement portuaire associant les institutions concernées dans le cadre d'une représentation équilibrée des enjeux sociaux, économiques et environnementaux									
9	Le Havre Rouen Paris	Projet Seine Gateway, construction d'un hinterland intelligent	Organisation logistique et industrielle de la vallée de Seine (plates-formes multimodales, infrastructures...) associant villes, ports et chambres de commerce du Havre, Rouen et Paris									
38	Le Havre Rouen Paris	Conseil de coordination inter-portuaire de la Seine	Groupement des ports du Havre, Rouen et Paris et des collectivités pour promouvoir Seine Gateway et coordonner les investissements, interfaces fer-fluve et politiques environnementales									
	Hong Kong	Engagement du transport maritime pour la qualité de l'air	Charte de la Hong Kong Liner Shipping Association et engagement du géant Maersk pour utiliser des carburants à faible impact sur la qualité de l'air									
14	Rotterdam	Rotterdam Initiative Climat, stratégie de valorisation du carbone	Stratégie associant Port, municipalité, entreprises et institut de recherche pour réduire et valoriser économiquement les émissions de carbone issues des activités industrielles et portuaires									
	Marseille/Fos	Convention cadre Emploi de la zone industrielle portuaire	Collaboration pour gérer l'offre et la demande d'emplois des entreprises des grands secteurs concernés par le développement du port (BTP, logistique, industrie, énergie et maritimo-portuaire)									
39	Dunkerque	Convention cadre 2010-13 entre Communauté Urbaine et Port	Partage d'objectifs communs, groupes de travail thématiques (desserte, gestion domaniale, environnement, économie, culture/social, promotion), appui financier de la collectivité aux projets portuaires									
18	Dunkerque	Schéma directeur du patrimoine naturel du port	Schéma de gestion, protection et restauration des espaces naturels de l'ouest du territoire portuaire (5 600 ha) avec intégration de prescriptions au plan local d'urbanisme communautaire									
40	Marseille/Fos	Bassins Est : développer port et ville en complémentarité	Recherche de convergence entre le schéma de pilotage du Port (hub roulier, port passager...) et les documents d'urbanisme des collectivités (cohérence des séquences ville-port, desserte...)									
41	New York	Vision 2020, schéma concerté d'aménagement du front de mer	Schéma issu d'un processus de planification participative conduit par l'État (avec collectivités, port, organismes, habitants) fixant les orientations du waterfront (économie, transport, parcs, logement...)									
15	Dunkerque	Conception concertée et durable d'un terminal méthanier	A la suite du Débat Public, poursuite des études sur le site sélectionné du Clipon pour améliorer notablement le périmètre du terminal en lien étroit avec les espèces et milieux naturels présents autour du site									
19	Le Havre	Concept d'ingénierie écologique "working with nature"	Intégration des processus naturels dans la conception des projets, impliquant concertation et connaissance des écosystèmes et appliquée dans les projets Port 2000 et de prolongement du grand canal									
42	Morlaix	Conception concertée de l'aménagement du port	Démarche participative (atelier d'urbanisme avec personnalités qualifiées) pour la conception du schéma et signature d'une charte par les principaux partenaires du projet									
	Amsterdam	Panel de citoyens pour le développement durable du Port	Consultation de citoyens par le Port pour connaître leurs perceptions des activités et leurs recommandations sur les actions à mettre en œuvre pour assurer un développement durable du port									
43	Brest	Brest 2012 et les fêtes maritimes	650 000 visiteurs sur une semaine, pour moitié extérieurs : renforcement de l'attractivité touristique, de l'identité locale et rapport de 1/6 entre dépense publique et retombées économiques									
30	Lorient	Reconversion économique et urbaine de la base de sous-marins	Reconversion de la base de sous-marins avec création d'un village d'entreprises maritimes, d'un pôle de course au large et d'un pôle touristique (Cité de la voile et musée des sous-marins)									
44	Gênes	Port Center, lieu de découverte et compréhension du port	Lieu d'exposition et dispositif d'information et de visites pour sensibiliser et faire découvrir au grand public le Port : histoire, économie, espaces, enjeux futurs, rôle dans l'aménagement du territoire...									
	Anvers	Port Center et stratégie Information Ring	Lieu de découverte du port et actions de communications pour impliquer les habitants et partenaires et accroître leur soutien au développement du port									
5	Brest	Pôle d'excellence des sciences marines	Évaluation du positionnement international de la recherche locale en sciences et techniques marines, avec un rôle leader en coordination de projets européens et gestion de fonds financiers associés									
11	Le Havre Nord-Ouest Europe	Programme Weastflows nouvel Axe Vert Est-Ouest	Recherche partenariale (ports, agences de développement, centres de recherche et universités de 6 pays) de solutions de connectivité durable pour le fret (infrastructures, services logistiques, TIC...)									
45	Côte d'Opale	Réseau Plaisance, de valorisation des activités nautiques	Promotion commune des 5 ports régionaux : investissements, manifestations, communication, formation, partenariat avec les ports anglais									
46	Bilbao	Outils de marketing et de développement territorial	Changement d'image de marque internationale de la ville basé sur une profonde reconfiguration urbaine et portuaire, sur l'union de l'aire métropolitaine et sur une stratégie de marketing territorial									



Gouvernance

Collaborations territoriales <---> acteurs économiques

La gouvernance des places portuaires dépend fortement de la culture et du cadre institutionnels que chaque pays s'est forgé tout au long de son histoire. Les places françaises n'ont pas hérité d'une gouvernance comparable à celle de leurs concurrentes du Nord de l'Europe. L'historien Fernand Braudel constatait qu'« il y a au moins deux France, l'une maritime, vivante, souple, prise de plein fouet par l'essor économique, tous ses regards étant tournés vers le monde extérieur, et l'autre continentale, terrienne, conservatrice, habituée aux horizons locaux, inconsciente des avantages économiques d'un capitalisme international. Et c'est cette seconde France qui a eu régulièrement dans les mains le pouvoir politique ».

La gouvernance des places portuaires françaises constitue actuellement un enjeu déterminant pour leur développement, leur performance et la qualité et efficacité des projets. Le développement d'un port ne peut plus se concevoir au niveau d'un acteur isolé, aussi puissant soit-il. L'impact économique d'une "bonne gouvernance" se traduit concrètement par des économies d'échelle, notamment pour la rentabilisation d'investissements lourds (grandes infrastructures...), et par l'aménagement de compatibilités et synergies entre des objectifs parfois distincts.

Instances de place portuaire

En dépit des cadres institutionnels, des marges de manœuvre ont été saisies par certaines places portuaires, du fait d'une culture partagée et de rapports sociaux, politiques et institutionnels favorables. Ainsi, la place havraise a-t-elle institué depuis de nombreuses années des rencontres régulières, à vocation décisionnelle, entre Ville, Port et Chambre de Commerce. La recherche de forme performante de gouvernance est illustrée par celle mise en place à Barcelone pour le projet Port 2000, pour établir un équilibre dynamique entre les intérêts concernés par le développement du port. Bien qu'à vocation consultative, les conseils de développement des grands ports maritimes constituent un nouveau lieu pérenne pour développer réflexions et propositions associant collectivités et acteurs

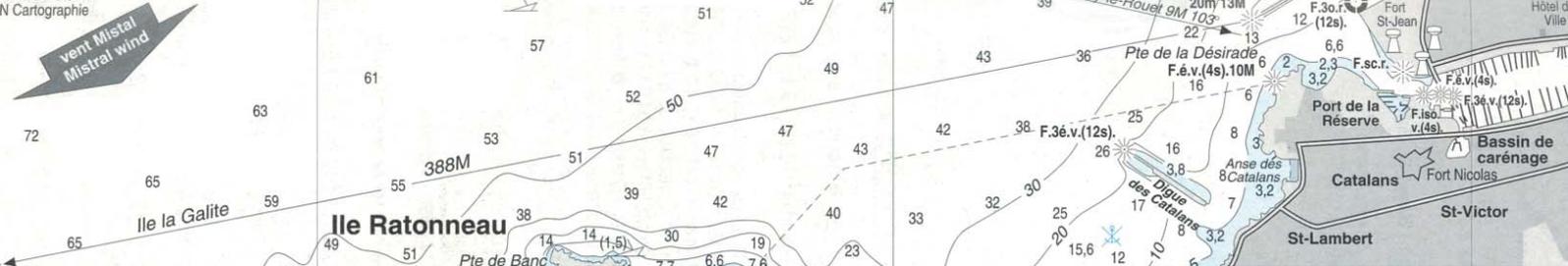
économiques. Leur intérêt dépendra du niveau d'implication des autorités portuaires et urbaines et de prise en compte effective de leurs résultats.

Le développement des métropoles, encouragé par l'Etat français, devrait favoriser la coopération entre les collectivités et avec les autorités portuaires et acteurs économiques ainsi que l'émergence de projets à l'échelle du déploiement des systèmes portuaires et logistiques ; les projets stratégiques développés sur les estuaires de la Seine et de la Loire semblent indiquer que l'initiative des collectivités sera alors déterminante. La création des conseils de coordination interportuaire s'inscrit également dans cette nouvelle dimension territoriale et dynamique de coopération, à l'instar des objectifs poursuivis sur l'axe Seine. Elle offre en outre la possibilité d'une coordination stratégique régionale, voire interrégionale ; elle ne permettra toutefois pas de pallier totalement à l'insuffisante coordination d'échelle nationale de l'offre portuaire et logistique, ceci en vue de limiter les concurrences contre-productives et tel que cela est actuellement recherché en Belgique et en Allemagne.

Accords, programmation et planification coordonnées

Les accords, engagements et conventions se sont largement développés, en France et ailleurs, en complément des cadres institutionnels. Ces dernières années, la réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre a donné lieu à plusieurs chartes et accords entre collectivités et entreprises, ces dernières y trouvant à la fois un gain en termes économiques et d'image de marque (Hong Kong, Rotterdam). Plusieurs accords ou conventions entre port, collectivités et institutions compétentes ont également été conclus en vue de mobiliser la main d'œuvre répondant aux besoins des entreprises et des grands projets (Le Havre, Marseille/Fos).

Les chartes de place portuaire, impulsées par l'Etat français au milieu des années 90, ont engendré une forte mobilisation et concertation pour définir des stratégies locales globales, sur l'ensemble des aspects du développement économique et urbain : projets portuaires, espaces d'activité, urbanisme, environnement, dessertes, recherche, ...



Bien que cette initiative n'ait pas été poursuivie et mise en œuvre de façon contractualisée, la dynamique engagée a suscité dans certains ports une nouvelle génération de projets partagés. Le financement du développement portuaire relève généralement d'une contractualisation avec les autorités nationales, voire régionales (contrats de projets) mais elle implique encore peu les villes. La convention établie entre la Communauté Urbaine et le Port de Dunkerque est à cet égard remarquable car elle porte sur la plupart des thèmes de coopération Ville-Port et inclut des appuis financiers au Port basés sur des critères de développement local.

En France, les planifications portuaires et urbaines se sont longtemps ignorées. Davantage que les opérations de reconquête de l'interface Ville-Port, ce sont les questions environnementales qui ont été l'occasion d'ouvrir une réflexion partagée sur l'organisation interne du territoire portuaire, notamment dans le cadre de l'élaboration des Directives Territoriales d'Aménagement, de la définition des périmètres Natura 2000 et continuités écologiques et des zones de danger des installations industrielles (Le Havre, Dunkerque). En dehors du traitement des problématiques imposées par l'Etat ou l'Europe, l'« ingérence » des documents d'urbanisme français sur le domaine des grands ports maritimes se limite souvent à des orientations générales dans les Schémas de Cohérence Territoriale et à un zonage unique et peu prescriptif dans les Plan Locaux d'Urbanisme (Dunkerque, Marseille). En tout état de cause, cette coordination ne permet pas de développer des projets d'envergure et imbriquant étroitement urbain et portuaire comme le projet Port-City de Rotterdam.

Conception concertée des projets

La consultation des habitants est désormais en France une obligation légale pour les grands projets ; la conduite du débat public est devenue une étape stratégique du succès des projets. Le premier grand débat public, mis en œuvre pour le projet havrais Port 2000, a été l'occasion de faire s'exprimer de façon précise, lors d'un nombre important de réunions et sur un vaste territoire, la plupart des intérêts concernés par le projet. L'expression des différents points de vue et propositions peut parfois conduire à modifier la

conception initiale du projet (Dunkerque, New York) ou à l'assortir de mesures compensatoires (Le Havre). A défaut, elle est indispensable à une véritable appropriation du projet par la société civile et elle favorise généralement un large consensus en sa faveur et une évolution de la culture portuaire (Le Havre, Toronto, Ligurie).

Des formes complémentaires de démarches participatives ont été développées pour tenir compte de la perception des citoyens pour la conception des projets ou stratégie : interrogation d'un panel de citoyens sur leur vision et priorités pour le développement durable à Amsterdam, ateliers d'urbanisme associant techniciens et personnalités qualifiées pour le schéma du port de Morlaix.

Culture de place portuaire

Le Port et le milieu maritime constitue un monde complexe d'un point de vue technique et organisationnel dont le grand public ne perçoit qu'une partie de la réalité, sous un angle positif (mouvements de navires, grands projets) ou souvent négatif (grèves, nuisances, quais peu fréquentés). L'amélioration des rapports entre Ville et Port, et par conséquent, de la performance de la place portuaire, doit tenir compte de cette perception et s'appuyer sur une large diffusion de la culture portuaire.

Les musées et fêtes maritimes contribuent non seulement à l'économie touristique mais aussi à inscrire la ville et les projets dans une histoire en devenir et à forger l'identité et image de marque de la place portuaire. A cet égard il est significatif de remarquer que certains clusters voués à l'innovation, s'accompagnent de lieux emblématiques de la culture et du patrimoine maritime, fondant ainsi l'avenir dans l'histoire portuaire (Lorient, Rotterdam). Les "ports center" et centres d'interprétation ont été développés dans plusieurs ports (dont Gènes et Anvers) pour compléter l'approche historique et en vue d'une découverte pédagogique de la réalité portuaire par les habitants et visiteurs. De nombreux dispositifs complémentaires ont été développés à cette même fin : matériel pédagogique à destination des jeunes, journées porte ouverte et visites, audio guides, expositions, films, ...



Gouvernance

Collaborations territoriales <---> acteurs économiques

Les observatoires portuaires, qui ont fait l'objet de la première publication du club maritime de la FNAU, sont largement développés dans la plupart des ports français. S'ils permettent notamment de rendre compte de l'étendue de la diffusion territoriale, sectorielle et sociale de l'économie portuaire, ils se limitent souvent à la seule approche des emplois et valeurs ajoutées générés par le port ; force est de constater que les observatoires français n'ont pas la richesse ni l'intérêt stratégique de ceux mis en place en Belgique.

Coopération portuaire régionale

Les coopérations entre places portuaires ont une histoire très ancienne et elles ont contribué à positionner certains ensembles régionaux au cœur de l'économie internationale. Dans le contexte actuel de mondialisation des échanges, ces coopérations redeviennent déterminantes pour le développement des places portuaires. Elles visent fréquemment à développer des portes continentales et grands corridors de transport, sans pour autant annuler toute concurrence entre ports. Elles peuvent notamment se traduire par la promotion conjointe d'infrastructures structurantes (comme le canal Seine Nord Europe), par la coordination de programmes d'équipements et/ou par l'organisation de lignes maritimes et terrestres autour des hubs intercontinentaux. En France, elles sont actuellement davantage développées sur les façades de la Manche (Le Havre sur l'axe Seine et avec le Nord-Ouest de l'Europe, Dunkerque avec la côte d'Opale et les ports flamands) et de l'Atlantique (Nantes/Saint-Nazaire).

Ces coopérations permettent également de mutualiser les expertises, en particulier pour améliorer les performances, voire l'intégration, des systèmes d'information et de gestion des flux logistiques, devenus hautement stratégiques, et pour l'intégration des enjeux environnementaux (notamment dans le cadre des programmes européens). Certaines places ayant acquis une expertise internationale (comme Brest sur les technologies marines) s'inscrivent alors dans des réseaux de coopération totalement internationalisés.

Promotion Ville-port

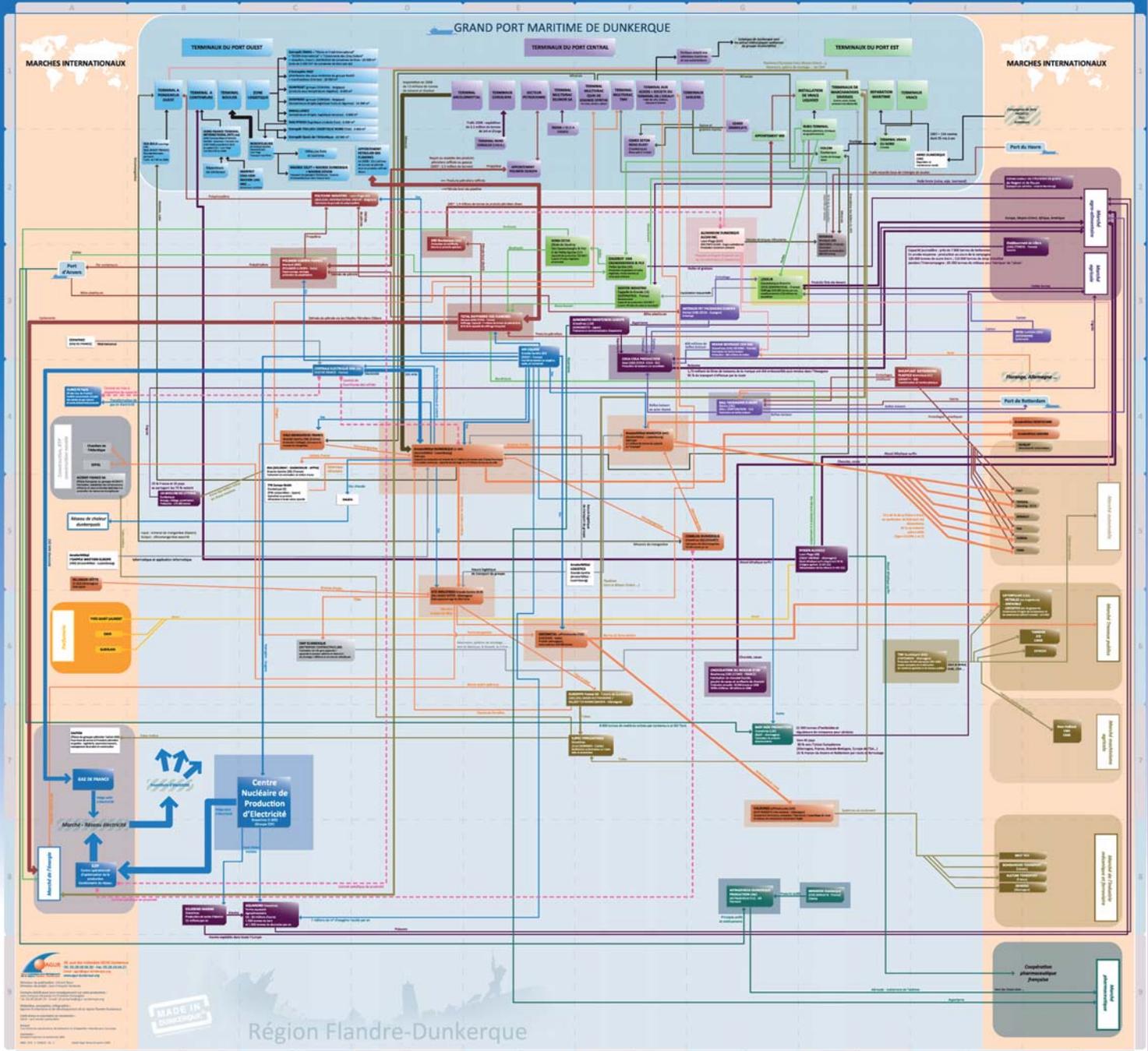
La promotion de la place portuaire devient un facteur important d'attractivité, s'efforçant de valoriser l'ensemble des ressources logistiques et urbaines susceptibles d'être mises au service d'une activité. L'organisation de délégations auprès de villes étrangères partenaires des échanges, associant collectivités, autorités portuaires et acteurs économiques constitue une modalité relativement ancienne et généralisée. Des instances pérennes de promotion, associant Ville et Port ont été développées dans certains ports notamment pour la coordination des démarches commerciales (représentation dans les salons et colloques, prospection ciblée), pour l'accueil des investisseurs potentiels et l'assistance à leur implantation.

Le marketing territorial joue un rôle croissant ; la renaissance de Bilbao s'est appuyée sur un projet urbain emblématique, une réorganisation du port et des efforts importants d'animation et de communication. Les bonnes pratiques s'inscrivent également dans cette communication comme éléments démonstratifs des compétences et du dynamisme des places portuaires. Les impératifs de lisibilité internationale et d'efficacité conduisent à développer ces efforts de promotion au niveau de régions portuaires.

Fiches ÉCONOMIE

LA TOILE INDUSTRIELLE DUNKERQUOISE 2009

Schéma des relations interindustrielles du Dunkerquois



Acteurs : Région Nord-Pas-de-Calais, Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Ville de Boulogne-sur-Mer, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Côte d'Opale, Professionnels de la filière halieutique, Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale, pôle des produits aquatiques (Aquimer).

Avancement : Durée projet 2009-2013 : Diagnostic réalisé et enjeux définis – actuellement en phase de préconisation d'un plan d'actions.

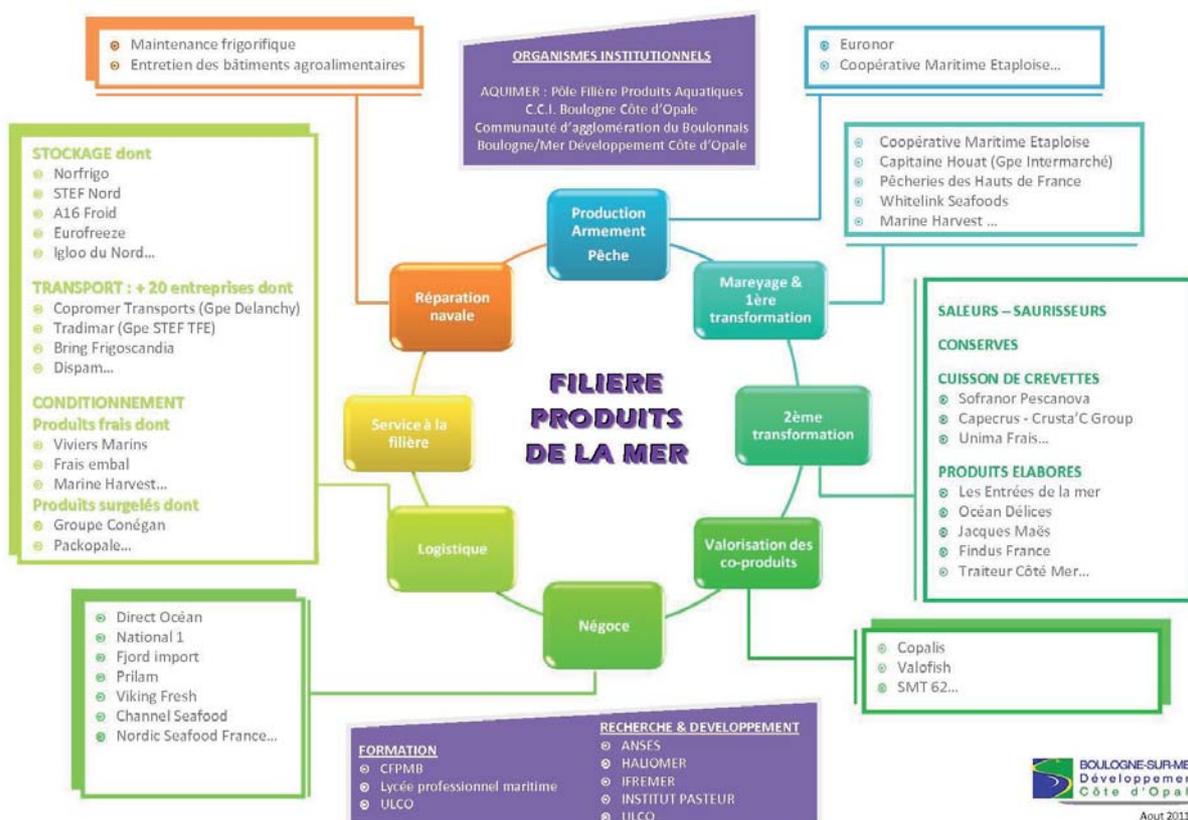
CAPÉCURE 2020, STRATÉGIE DU CENTRE EUROPÉEN DES PRODUITS DE LA MER

Boulogne-sur-Mer est le premier port de pêche français et le premier centre européen de distribution et de transformation des produits de la mer. Plus de 5 000 emplois sont directement liés au poisson, à sa pêche, à son importation et à sa valorisation. Pour l'autorité portuaire, assurée par la Région comme pour la Communauté d'Agglomération du Boulonnais, cette filière est prioritaire. Il y a 20 ans déjà, la Région avait initié le plan Capécure 1 qui, en modernisant les installations du port de pêche avait permis à Boulogne d'assurer un véritable leadership européen. La zone de Capécure forme aujourd'hui un véritable cluster grâce à la concentration en un même site de toutes les composantes de la filière halieutique : pêche, transformation, logistique, formation et recherche.

La nouvelle dynamique engagée par Capécure 2020 rassemble tous les partenaires publics et privés pour assurer le développement de la filière et sa pérennité. C'est une ré-

flexion collective sur les enjeux majeurs auxquels les professionnels de la pêche feront face dans les 10 ans qui viennent. L'ensemble des professionnels de la filière halieutique, les organisations professionnelles, la pêche industrielle, les logisticiens, les instituts et organismes de recherche, le Pôle de compétitivité Aquimer et l'ensemble des collectivités territoriales et des pouvoirs publics sont réunis en groupe de travail autour de quatre thématiques : la ressource, la transformation, la logistique, l'innovation et la recherche.

Le financement est assuré par la Région et la Communauté d'Agglomération et le pilotage de chacune des commissions est assuré par des chefs d'entreprises dans une démarche partenariale entre acteurs privés et publics. Chaque commission a pour rôle de dégager les enjeux et objectifs de la thématique abordée, pour ensuite proposer des actions concrètes qui permettront de préparer Capécure à l'horizon 2020.



Acteurs : Communauté Urbaine de Dunkerque, Grand Port Maritime de Dunkerque, Chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Opale, Dunkerque Promotion, ECOPAL, Agence d'Urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque.

DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCOSYSTÈME PORTUAIRE ET INDUSTRIEL

L'interdépendance entre port et industrie est forte sur le territoire dunkerquois. Le taux d'emploi lié à l'industrie demeure un des plus élevés du territoire national. La zone portuaire concentrait en effet en 2009, 80% de la valeur ajoutée du territoire et 90% de cette valeur ajoutée y était liée à l'industrie. Les relations entre le Port, la Ville et l'Industrie sont parmi les plus intenses du territoire national et de toute la région Nord-Pas-de-Calais.

Face à ce potentiel de dimension européenne formé de groupes industriels, de PME PMI, d'entreprises de maintenance de pointe, de services à l'industrie, œuvrant dans les secteurs stratégiques de l'énergie, de la métallurgie, de la sidérurgie, de l'Agro-alimentaire..., le défi des partenaires locaux est de créer un véritable écosystème "Port/Industries". L'enjeu est de : réinjecter au niveau local des potentialités de développement durables issues des relations interindustrielles et des relations port/industries (approvisionnement portuaire en matières premières transformables) dans l'écosystème économique dunkerquois, de créer les conditions d'un renouveau industriel fait de filières "éco-diversifiantes", au service des grands secteurs industriels présents sur le territoire et/ou émergents (sidérurgie, énergie, secteur de l'agroalimentaire, biotechnologies, nanotechnologies, secteur de la santé...), tout en apportant aux habitants l'assurance d'un cadre de vie de qualité.

Le Dunkerquois, fort de sa base industrielle et portuaire existante et de ses orientations environnementales en la matière, se positionne comme site international d'accueil pour les investisseurs maritimes et industriels à la recherche d'une compétitivité économique et environnementale compatibles.

Pour cela, l'écosystème Port/ Industries dunkerquois compte à son actif plusieurs domaines d'innovations qui se développent autour d'un partenariat soutenu.

L'écologie industrielle occupe une place majeure et permet de réinjecter de l'activité par des actions de mutualisation, entre entreprises, dans les domaines, des transports spéci-

ques, des transferts énergétiques, de la réutilisation des déchets, de la gestion des espaces verts, de l'amélioration des performances dans la gestion des fluides... L'association ECOPAL œuvre dans ces domaines auprès des entreprises et renforce les bases stratégiques de l'écosystème industriel et portuaire dunkerquois en offrant un avantage concurrentiel pour le territoire à savoir : "Produire Durable".

Le pôle d'excellence régional ENERGIE 2020 est localisé sur le Dunkerquois, qui depuis le début des années quatre-vingt-dix (premier Schéma d'environnement industriel national en 1992) est un lieu d'innovation en matière d'environnement industriel. De ce fait, le territoire a été identifié pour animer la stratégie pour l'énergie en Région-Nord-Pas-de-Calais.

Il s'agit d'accompagner le développement de filières économiques énergétiques (hydrogène, gaz, éolien, électricité, énergie marine, pipes, fluides...), de favoriser le rapprochement entre laboratoires et entreprises (transfert technologique, formations...) et de participer à la création de nouvelles activités. Un Institut technologique du froid INNO-COLD a été créé le 6 janvier 2011 en parallèle à l'implantation d'un terminal méthanier, projet énergétique majeur où le Gaz Naturel liquéfié (GNL) est stocké à une température de -163°C. Une partie de ce potentiel de froid exceptionnel (100 à 200MW) pourra être exploité pour des applications locales et pour mener des projets de recherche (efficacité énergétique, matériaux sous conditions extrêmes, sécurité industrielle).

Doté de l'Institut de recherche en environnement industriel (IRENI), le Dunkerquois se veut également à la pointe de la mesure des impacts industriels, sur la qualité de l'air, sur les effets sanitaires induits, à des fins de protection des milieux de vie.

Enfin, de conception récente, **la Toile Industrielle** est un outil informatisé représentant le système industriel dunkerquois et ses relations interindustrielles. Elle permet d'avoir une lecture rapide des relations entre entreprises d'une même filière... C'est le "Mapping des synergies entre entreprises".

Acteurs : Agence d'Urbanisme et de Développement Economique du pays de Lorient, Région Bretagne, Conseil Général du Morbihan, Cap l'Orient Agglomération.

Avancement : Création en 2005.

EUROLARGE INNOVATION, CLUSTER DE LA COURSE AU LARGE

Contexte de la création du concept

Eurolarge Innovation a été lancé en 2005 à Lorient, pour répondre au besoin de reconnaissance collective de l'excellence de la filière technologique de la course au large dans la région de Bretagne. A ce jour, c'est plus de 130 entreprises qui ont adhéré au label et la filière représente un chiffre d'affaire de plus de 130 millions €.

Les objectifs sont :

- ◆ de fédérer les entreprises, en permettant des rencontres et des échanges entre entreprises et acteurs de la recherche, autour de conférences ou de projets collaboratifs innovants ;
- ◆ d'accompagner les projets innovants au sein des entreprises de la filière ;
- ◆ d'apporter une visibilité nationale et internationale en communiquant régulièrement autour de ses atouts (présence sur salons, sur départs de course, relations presse, site internet...);
- ◆ de maintenir et développer un haut niveau de compé-

tences au sein des entreprises en organisant régulièrement des journées techniques.

Exemples d'animations

Tout au long de l'année, l'entité organise des animations à destination des professionnels qui peuvent prendre la forme :

- ◆ d'ateliers, sur une demi-journée (Par exemple : comment gérer administrativement vos opérations à l'international dans le nautisme?);
- ◆ de journées techniques sous la forme de conférences et de tables rondes (par exemple les dernières innovations sur le Nautisme et la Sécurité).

Les conséquences territoriales d'une telle action

Ces actions ont un impact sur la compétitivité des entreprises d'une part, et sur la promotion de l'image d'excellence technologique du territoire d'autre part. Ceci constitue la base d'un développement économique du territoire basé sur l'innovation.



Mât de Groupama 3 à la BSM de Lorient



crédit photo : Eurolarge Innovation

Acteurs : Toulon Provence Méditerranée, communes de Toulon, La Seyne-sur-mer et Ollioules, Syndicat Mixte Ports Toulon Provence, Pôle Mer PACA , Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise.

Avancement : en études pré-opérationnelles depuis 2008 et aujourd'hui en phase opérationnelle, grâce à la création en 2011 d'une Société Publique Locale d'Aménagement.

TECHNOPÔLE DE LA MER, SUPPORT DU PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ MER PACA

Ce projet d'aménagement urbain et de développement économique, est porté par la Communauté d'agglomération TPM en soutien au Pôle de compétitivité Mer PACA à vocation mondiale.

Il s'agit d'un grand espace technopolitain dédié à l'industrie et à la recherche liée à la mer. Il s'articule autour de trois sites majeurs :

- ◆ une base terrestre technopolitaine à Ollioules (site principal d'implantation des entreprises avec plus de 200 000 m² de SHON prévus) ;
- ◆ une base marine à La Seyne-sur-Mer (plate-forme d'accès à la mer) au sein des espaces portuaires et devant participer à l'aménagement des interfaces Ville-Port ;
- ◆ un pôle d'affaires multimodal autour de la gare de la Seyne-sur-Mer.

Il doit assurer l'ancrage territorial et la visibilité du Pôle Mer PACA dont les 300 acteurs concernés (entreprises, organismes d'enseignement, de recherche, d'accompagnement de l'innovation...) participent aux programmes d'innovation suivants :

- ◆ Protection maritime rapprochée et étendue ;
- ◆ Prévention des risques environnementaux ;
- ◆ Navire du futur ;

- ◆ Offshore profond ;
- ◆ Énergies marines renouvelables ;
- ◆ Aquaculture durable ;
- ◆ Biotechnologie bleue ;
- ◆ Port du futur ;
- ◆ Services pour la stratégie sur le Milieu Marin ;
- ◆ Gestion de l'eau en zone côtière.

Au-delà des objectifs technopolitains, sa réalisation doit permettre la structuration et la requalification urbaine de l'entrée ouest de l'agglomération toulonnaise (dit "Pôle Ouest") et intégrer des objectifs de création de logements et d'amélioration des déplacements dans le secteur (notamment autour du projet de Transport en commun en site propre).



Principe d'aménagement de la base terrestre du Technopôle de la mer (Atelier Kern et associés / AU[dat])

Acteurs : Brest métropole océane, Technopole Brest Iroise, Institut universitaire européen de la mer (IUEM), Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM), École nationale supérieure de techniques avancées (ENSTA), Agence d'urbanisme du Pays de Brest (ADEUPa).

Avancement : publication de l'étude en 2011.

PÔLE D'EXCELLENCE DES SCIENCES MARINES

Brest dispose d'une véritable spécialisation dans le domaine maritime. La présence historique de la Marine nationale, l'implantation d'IFREMER, d'Océanopolis, de l'IUEM témoignent de cette notoriété, auxquels s'ajoutent plus récemment l'implantation du Pôle mer Bretagne. Une enquête rassemblant les principaux organismes universitaires a enfin permis de mesurer la place de Brest dans le domaine des sciences et techniques de la mer.

Avec 652 chercheurs et enseignants-chercheurs, une gamme large de moyens en équipements de recherche, un rôle de coordination y compris financière de projets européens, Brest et la Pointe de la Bretagne disposent d'un pôle scientifique en sciences et techniques marines performant qui la place en première position au niveau national et européen, en faisant ainsi une place incontournable en sciences et techniques marines.

Malgré l'éloignement des centres de décision (la production scientifique, une évolution moins favorable en termes de coordination de projets européens), Brest peut se mesurer avec les principaux sites tels que : Nantes et Toulon en France ; Bergen, Bremen-Bremerhaven en Europe. Au niveau international, Brest joue à égalité avec des sites de renommée mondiale tels Woods Hole, San Diego ou Tokyo.

Par ailleurs, Brest dispose d'une gamme large de thèmes de recherche : océanographie, biologie marine, géophysique et des thèmes plus technologiques autour de l'hydrodynamique



Les partenariats

marine, de l'acoustique sous-marine ou des TIC appliquées au domaine maritime.

Les signes de ce rayonnement et de la visibilité de la recherche en sciences et techniques marines à la pointe de la Bretagne sont mis en évidence par une position de leader en termes de coordination de projets européens et de gestion de fonds financiers liés à ces projets. De plus, les travaux des scientifiques brestois trouvent une place privilégiée dans de grandes revues internationales, aux côtés des sites anglo-saxons.

Cette excellence dans le domaine des sciences marines, légitime les ambitions de Brest en matière d'énergie marines renouvelables. Dans l'optique d'un déploiement de ces énergies, 75 millions d'euros vont être investis pour permettre la construction et l'assemblage d'hydroliennes et d'éoliennes offshore.



Répartition des chercheurs dans le monde

Acteurs : Port de Rotterdam, Établissements de centres de formations professionnelles et supérieures

RDM CAMPUS, SITE DE FORMATION ET D'INNOVATION TECHNOLOGIQUE

Le RDM Campus (campus de la cale sèche de Rotterdam) constitue la première étape d'un vaste projet visant à transformer un secteur entier de l'interface Ville-Port (Merwehaven-Vierhavens) en quartier dédié à l'innovation technologique sur les enjeux climatiques (gestion de l'eau, énergies propres...).

Il est le fruit d'une collaboration entre plusieurs grands centres de formation et le port de Rotterdam, qui réalise les aménagements et la rénovation d'une partie des bâtiments d'un des anciens plus grands chantiers navals d'Europe. Il vise à renforcer les liens entre les entreprises, les chercheurs et les étudiants au service de la formation et de l'innovation permanente.

Le Dock de l'innovation, monumental hall industriel de 23 000 m² avec des hauteurs sous plafond de 12 à 20 mètres, complètement rénové, accueille des établissements de formation professionnelle et supérieure (Albeda College, Université de Rotterdam), avec ateliers et plateformes technologiques équipés en matériels de pointe et des petites entreprises innovantes, sur la moitié des super-

ficies. Le projet intègre également un centre de conférence, des bureaux (animation des réseaux d'innovation notamment). Les anciens bureaux ont notamment été investis par l'académie d'architecture et d'urbanisme de Rotterdam.

Le plan d'eau, au niveau de Dokhaven est utilisé à la fois pour l'expérimentation de recherches, prototypes et comme accès vers le centre de la ville.



Dock de l'innovation



RDM Campus

Acteurs : Port de Bordeaux, Communauté urbaine de Bordeaux, Ville de Bordeaux, Eiffage, MAB (Équipe de Mathématiques Appliquées de Bordeaux).

Avancement : Programme livré en 2007.

RECONVERSION COMMERCIALE DES HANGARS PORTUAIRES, QUAIS RIVE GAUCHE DE LA GARONNE

Le programme de reconversion des hangars 15 à 19 constitue le volet économique et commercial du projet de réaménagement des quais rive gauche de La Garonne. A l'origine de la démarche, le port Autonome de Bordeaux, gestionnaire des hangars maritimes a souhaité valoriser une partie de son patrimoine immobilier désaffecté, tirant profit de l'engouement suscité par le projet des quais et du tramway. Conçu comme un lieu unique principalement dédié au commerce de centre-ville, ce pôle d'activités est pensé comme un espace de flâneries et de loisirs aux portes du centre historique. Cette création est pour la ville une étape majeure de la reconquête des berges du fleuve, exploitées pour leur attractivité et leurs valeurs d'usages (parcours ludique et sportif, équipements de loisirs, terrasses...). La programmation commerciale (établissement d'un "quais des marques",

restauration, équipement de la maison) répond au souhait de créer un nouveau lieu économique dans un quartier qui a perdu ses principales activités traditionnelles (le négoce du vin aux Chartrons). Le site accueille par ailleurs, des équipements publics complémentaires (espace événementiel du Hangar 14, Cap Sciences dédié à l'éducation et à la culture des jeunes publics). Situé en interface de l'opération des bassins à flot, le programme des hangars joue le rôle de site relais dans la stratégie de reconquête des quartiers nord de Bordeaux.

Les principaux chiffres clés :

- ◆ 18 000 m² de commerces et restaurants ;
- ◆ 10 000 m² de bureaux ;
- ◆ 850 places de stationnement en toiture terrasse ;
- ◆ 25 millions d'euros d'investissement. Concession en AOT.



Les hangars depuis la promenade des quais rive gauche

Acteurs : Port Nantes – Saint-Nazaire, Communauté d'agglomération de Saint-Nazaire, Conseil général de Loire-Atlantique, États français et espagnols, Union européenne.

Avancement : une autre ligne d'autoroute est à l'étude, prévue pour fin 2011, au départ du Havre.

AUTOROUTES DE LA MER ET SCHÉMA LOGISTIQUE

Le projet d'autoroute de la mer entre Montoir-de-Bretagne (commune portuaire de la communauté d'agglomération nazairienne) et Gijon (Espagne), est une initiative qui a pour objectif principal le transfert d'une partie des camions transitant par la façade atlantique sur des bateaux, afin de désengorger et de limiter le trafic routier terrestre.

Soutenue par l'Union européenne, les États français et espagnols, ce projet lancé en 2010 présente aujourd'hui trois allers-retours hebdomadaires qui permettent chacun de transporter 120 à 150 remorques et quelque 800 passagers. L'un des indicateurs de la réussite de cette expérience réside dans l'importante fréquentation des particuliers, qui peuvent pour quelques euros et en quelques heures arriver à un point névralgique de la péninsule ibérique, en s'épargnant fatigue, stress et dangers de la route.

Le financement des États français et espagnols s'élève à 30 M€ et à 4 M€ pour l'Union européenne.

Les autres modes de transport ne sont pourtant pas des oubliés du territoire : citons notamment le vélo (avec les programmes "Loire à Vélo", "Vélocéan", "Eurovélo 6") mais également les déplacements automobiles.

En effet, face à la saturation du pont de Saint-Nazaire (plus de 3 km de long et trois voies de circulation pour le seul fran-



chissement aval existant), un système innovant de gestion dynamique des voies a été mis en place par le Conseil général de Loire-Atlantique. Depuis 2010, un système automatisé contrôlable à distance permet, grâce à une signalétique lumineuse intégrée, de fluidifier considérablement le trafic et d'accroître le lien entre les deux rives de Loire.

Coût de la gestion dynamique : 10 M€ (CG 44).

Coût total de rénovation du pont : 42 M€.



Le pont de Saint-Nazaire, trait d'union entre deux rives

Acteurs : Ports de Rouen du Havre et de Paris, Agences d'Urbanisme de l'Axe Seine (dont Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine), CRIT, Voies Navigables de France, Régions.

Avancement : démarche engagée, études lancées en 2010 et 2011.

PROJET SEINE GATEWAY, CONSTRUCTION D'UN HINTERLAND INTELLIGENT

Dans la consultation "Grand Paris", l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach a esquissé un projet d'ampleur de la Vallée de la Seine, en postulant que Paris, ville-monde, doit impérativement se constituer une façade maritime.

L'agence d'urbanisme du Havre se basant sur des exemples étrangers, notamment Anvers et Londres, a proposé un modèle ouvert de développement et de partage, le "Seine Gateway".

L'approche "Gateway" permet à la fois de traiter les liens physiques (infrastructures et outillages) et les relations entre les acteurs (flux et les échanges). Cette approche en réseau total dépasse les concurrences territoriales et portuaires.

A l'échelle continentale le projet s'inscrit dans le Système Ouest Européen constitué notamment par les grandes places portuaires du Randstadt.

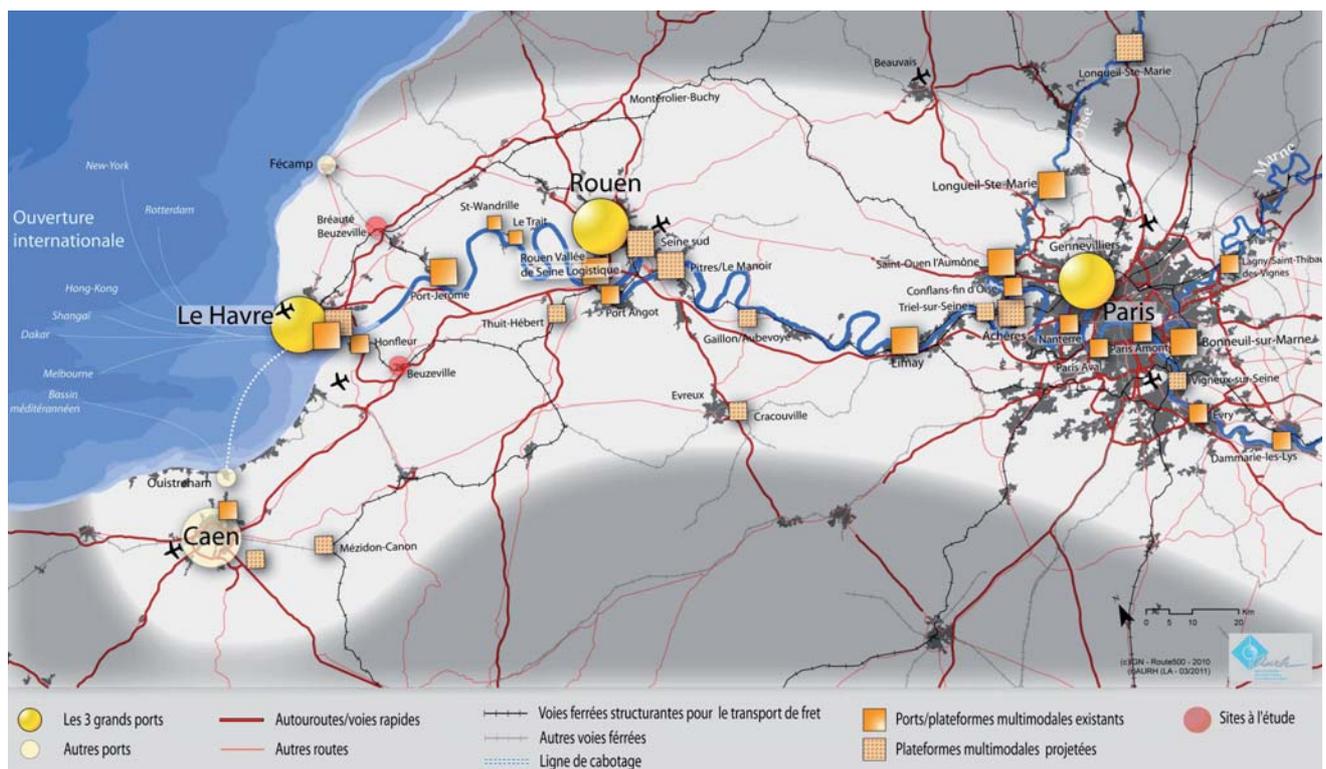
Les objectifs sont :

- ◆ atteindre rapidement le grand bassin de consommation

parisien à partir du carrefour des échanges de marchandises qui est la mer ;

- ◆ développer les plates-formes multimodales (fer, fleuve, route) ;
- ◆ permettre le développement des ports de la Seine en améliorant les connexions avec l'hinterland national et international ;
- ◆ construire une identité particulière reposant sur un socle naturel, agricole et patrimonial exceptionnel.

L'objectif général est de faire de la vallée de Seine un territoire emblématique des flux car le flux c'est de la richesse et des ruptures de charges peuvent créer de la valeur ajoutée. L'ambition territoriale est d'être un territoire à haut niveau de services pour les entreprises et pour les personnes, dans une logique client et dans une optique d'accompagnement de la mobilité (marchandises, individus, information,...), ce qui nécessite la création d'un système de flux immatériels support des flux matériels soit : "l'intelligence des systèmes".



Le "Gateway" de la Seine

Acteurs : Flandre belge, les ports flamands, la Communauté flamande, les acteurs logistiques, Institut flamand de logistique (VIL).

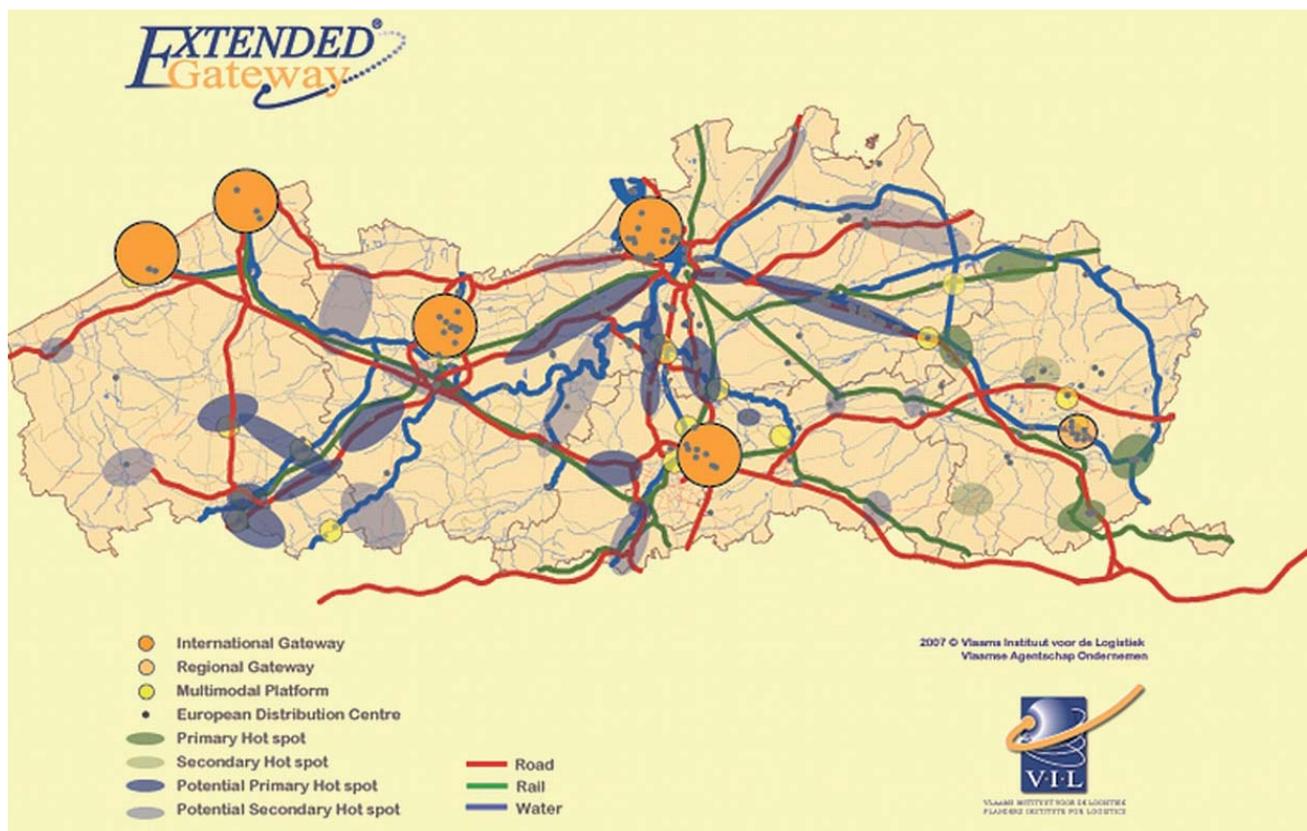
FLANDERS EXTENDED GATEWAY, STRATÉGIE D'UN HUB LOGISTIQUE MONDIAL

La logistique durable est un des grands défis des territoires portuaires dans les prochaines années. Face à cet enjeu, la Flandre belge, épaulée par l'Institut flamand de logistique, applique le concept de "Extended Gateway" depuis 2007. Si la Flandre est un des principaux hubs logistiques européens et mondiaux compétitifs, il n'en demeure pas moins qu'elle recherche sans cesse l'efficacité en matière économique et environnementale de sa chaîne logistique.

Rassembler les flux de marchandises dans les centres de consolidation, renforcer la coopération entre les chargeurs, réduire les coûts logistiques, orchestrer la coopération entre chaînes logistiques... autant d'objectifs que l'ensemble des partenaires flamands entend partager, dans le respect des principes du développement durable. La théorie de la consolidation, chère à l'ancien directeur de la VIL, Alex Van Breedam, et initiateur du concept, est aujourd'hui adoptée

par plusieurs pays européens, comme la nouvelle démarche de "Cross Chain control center" des Pays-Bas qui s'en inspire. Contrôler, régir diverses chaînes logistiques à des fins d'efficacité économique et environnementale tel est le pari, à l'aide de technologies avancées et de professionnels expérimentés. Les ports, les aéroports, les plates-formes et centres logistiques, les gestionnaires d'infrastructures, sont au cœur du dispositif.

Mais, de la théorie à la pratique, le chemin est semé d'obstacles, car la défiance, le manque de transparence... sont parfois au rendez-vous. Pourtant, le co-voiturage de fret n'est plus un mythe, de même que l'apparition de régisseur de "Supply Chain". La région flamande est à la pointe de ces nouvelles démarches dans le secteur de la logistique, secteur qui représente 9% du PIB et 7% des emplois. Dans ce contexte, les quatre grands ports belges ont un rôle majeur.



Organisation du système logistique

Acteurs : 21 partenaires (Ports, Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine, Agences de développement, Centres de recherche, Universités), de sept pays (Allemagne, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, France, Grande-Bretagne et Irlande). Coordinateur CRITT Le Havre.

Avancement : projet approuvé le 7 mars 2011 auprès du Programme INTERREG IVB Europe du Nord-Ouest (ENO) dans le cadre du 7^e appel à Projets.

PROGRAMME WEASTFLOWS NOUVEL AXE VERT EST-OUEST

Le projet cherche à renforcer le développement des solutions de connectivité durable pour le transport de marchandises et la logistique au sein de l'Europe du nord-ouest sur un Axe Vert est-ouest.

Pour se faire, le projet intègre les dimensions territoriales, transports et logistique durables et innovations technologiques (Technologie de l'Information et de la Communication)

Au travers du partenariat avec des régions et organisations des sept pays de l'Europe du nord-ouest, il tient compte notamment :

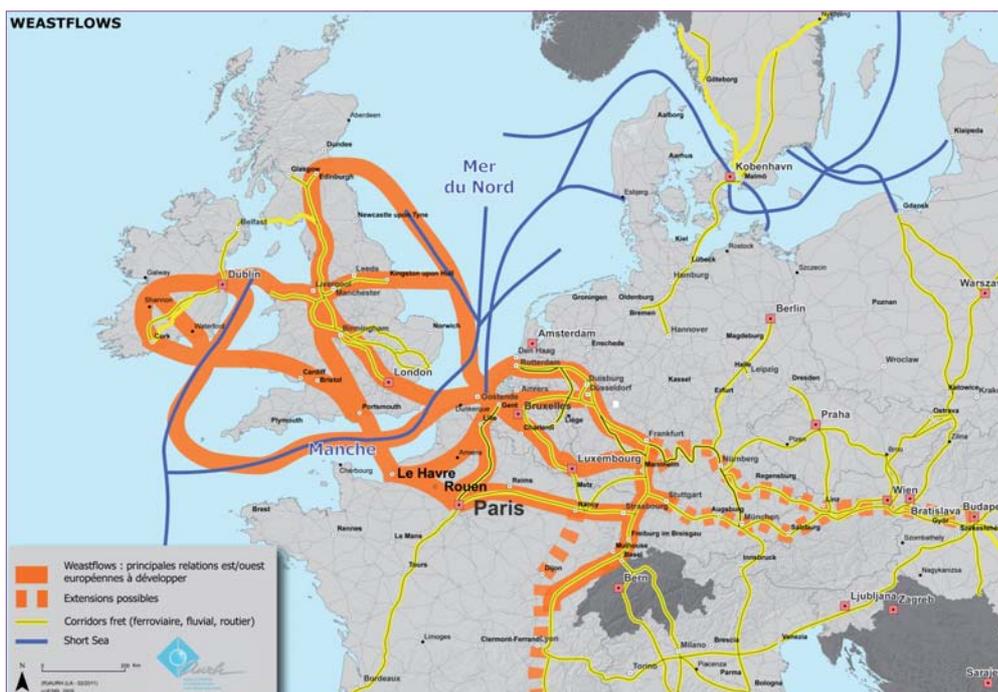
- ◆ des axes majeurs et des corridors de fret (dont certains doivent faire face à des goulets d'étranglements et des phénomènes de congestion) ;
- ◆ des liens sous-utilisés et offrant des réserves de capacité de transport en utilisant des modes "propres" (ferroviaire, fleuve, transport maritime) ;
- ◆ des connexions avec les Gateways qu'ils soient maritimes ou bien situés dans l'hinterland (exemples des métropoles majeures, hubs terrestres, aéroports) ;

- ◆ des solutions organisationnelles et technologiques innovantes permettant de soutenir le développement de Supply Chain Verte dans les aspects territoriaux et logistiques.

Le projet est décliné en cinq thématiques de travail liées entre elles :

- ◆ les infrastructures comprenant le développement du concept de Sustainable Gateway (dimension publique et territoriale) ;
- ◆ le développement des services logistiques durables (dimension privée) ;
- ◆ les outils et solutions technologiques permettant de répondre aux enjeux des deux thématiques précédentes (dimension Technologie de l'Information et de la Communication) ;
- ◆ la liaison et les synergies avec d'autres projets européens proches (exemples : Corridor 24, Camis, Clustering North Sea Program, Carex, Climate Kic) ;
- ◆ les bénéfices territoriaux (économiques, sociaux, environnementaux) et la communication autour du projet.

Durée du projet : 4 ans. Coût : 9 millions d'euros.



Acteurs : Port de Long Beach.

PROJET DE RECOMPOSITION MIDDLE HARBOR REDEVELOPEMENT

Au niveau de son activité, Long Beach est le deuxième port des États-Unis d'Amérique, et le dixième du monde. C'est le 2^e port le plus achalandé en conteneurs des États-Unis. Il est situé au sud de Los Angeles, en Californie et est adjacent au port de Los Angeles.

Le Long Beach Council a approuvé en 2009, à l'unanimité, un projet de dragage de 123 millions de dollars et le contrat de construction d'un quai.

Cet accord marque officiellement le début des travaux de construction du Projet de réaménagement du port "Middle Harbor Redevelopment", l'un des plus ambitieux jamais entrepris par ce port. Ce projet vise à fusionner d'anciens terminaux portuaires en un seul. Outre une meilleure efficacité et une capacité portée à 3,3 millions de conteneurs EVP, il visera à réduire fortement les émissions polluantes.

En plus des milliers de nouveaux emplois permanents créés, le projet permettrait de générer environ 1 000 emplois dans

la construction au cours des 10 années de construction.

Ce projet illustre les stratégies de recomposition des ports sur eux-mêmes, appelées à se développer, face au manque d'espaces disponibles et aux nécessités du développement durable.



Port de Long Beach // Avant

Port de Long Beach // Après



crédit photo : Port of Long Beach the Green Port

Fiches ENVIRONNEMENT



© BETOP IGN 2006

L'estuaire de la Seine : vers un système de gestion global des espaces portuaires, industriels, logistiques, agricoles et naturels.

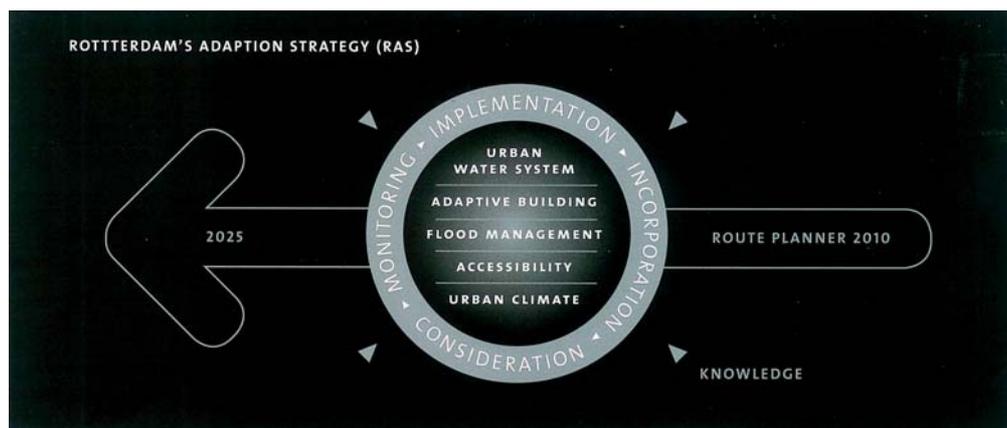
Acteurs : Le Port de Rotterdam, la municipalité, l'agence de protection de l'environnement, les entreprises...

ROTTERDAM INITIATIVE CLIMAT, STRATÉGIE DE VALORISATION DU CARBONE

Eolien, solaire, biomasse..., si le plan climat de Rotterdam multiplie les champs d'actions pour s'adapter au réchauffement climatique, la captation du CO₂, son stockage, sa transformation, sa commercialisation est celle qui requiert le plus d'ambition en termes d'innovation. C'est en effet un enjeu qui interpelle tous les grands sites industriels mondiaux, au premier rang desquels les plates-formes industrialo-portuaires, compte tenu des projets de réduction nationaux des rejets dans l'atmosphère.

Faire des handicaps environnementaux que représentent ces pollutions, des atouts économiques, tel est l'enjeu de ce plan. Les fondateurs du projet ne sont autres que les entreprises, le port de Rotterdam et la municipalité, l'agence de protection de l'environnement. D'ici 2025, 50% des émissions de CO₂ (niveau de 1990) doivent être éliminés, le décor est planté! Le CO₂ est aujourd'hui, scientifiquement connu comme matière première recyclable (carburants, énergie, sous-produits...). Si cela est technologiquement

réalisable, la transformation à des fins de commercialisation l'est moins. Associé au Global Carbone Capture Institut, les partenaires de la place de Rotterdam travaillent à une vision qui transcende les intérêts individuels, pour concevoir un véritable "hub carbone", mettant en réseau l'ensemble des émetteurs, producteurs, distributeurs, clients... Les études menées abordent l'ensemble de cette chaîne d'intervenants. L'innovation, au-delà des avancées technologiques, est surtout au niveau du partenariat public-privé mis en œuvre, capable de dépasser à court terme les intérêts particuliers pour s'inscrire dans une vision partagée à long terme des atouts du développement durable, tant environnementaux qu'économiques et sociaux. Mutualisation, captage et transport du CO₂, la démarche ouvre également le chemin de la coopération entre zones industrialo-portuaires parfois très éloignées : c'est le chemin qu'explore en ce moment les partenaires du projet européen "Cocate" lancé en 2010 parmi lesquels figurent Rotterdam et Le Havre.



Acteurs : Port de Dunkerque, EDF (Dunkerque LNG), GRT Gaz, Commission Nationale de Débat Public.

Avancement : Aujourd'hui la décision a été prise par les maîtres d'ouvrages de réaliser ce terminal qui portera définitivement l'empreinte des avis émis lors du débat public..

CONCEPTION CONCERTÉE ET DURABLE D'UN TERMINAL MÉTHANIER

En décembre 2006 le Grand Port Maritime de Dunkerque lance un appel à projets pour la construction d'un terminal méthanier. La réponse d'EDF est alors la plus intéressante. Ce projet devient un projet commun, EDF (ou plutôt sa filiale Dunkerque LNG) portant la construction et l'exploitation du terminal et le Port se chargeant des aménagements portuaires nécessaires. Un troisième maître d'ouvrage est concerné : GRT Gaz pour la canalisation de transport terrestre.

Plusieurs sites d'implantation ont été envisagés, dont un offshore, deux sites terrestres à l'intérieur du port, et deux sites à l'entrée du port. Le site offshore ne répond pas aux objectifs du projet, les deux sites intérieurs ne sont pas satisfaisants sur le plan de la navigation, en termes de risques et de compatibilité avec le trafic dans le port.

Un Débat public (articles L121-1 et suivants du code de l'environnement), animé par une commission particulière de débat public, s'est déroulé du 17 septembre au 14 décembre 2007, sur la base de deux possibilités d'implantation d'entrée de port (site de Clipon et site des Huttes). Neuf réunions thématiques ont permis de mettre en avant les attentes et avis de la population. La Commission Nationale de Débat Public a publié le bilan du débat le 18 avril 2008. Le site de Clipon a la préférence des maîtres d'ouvrages, mais le contenu des débats et les arguments avancés tant par la popula-

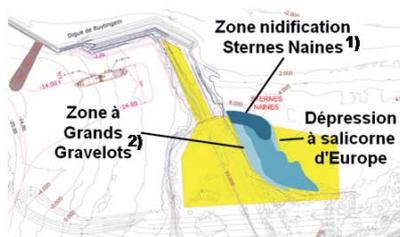
tion que par le monde associatif les conduisent à modifier le contour du terminal, afin d'éviter les habitats remarquables. C'est ainsi qu'en décembre 2007 une première modification du contour permettait d'éviter l'habitat des Sternes naines.

Finalement, en avril 2008 à l'issue et compte tenu du débat public, les maîtres d'ouvrages EDF et Port ont décidé de poursuivre les études sur le site de Clipon, avec un contour de parcelle fortement modifié pour mieux prendre en compte et limiter l'impact sur la réalité écologique du site.

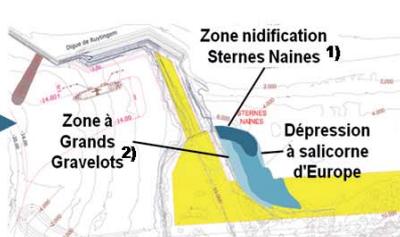


Dunkerque : Les travaux du terminal méthanier ont débuté

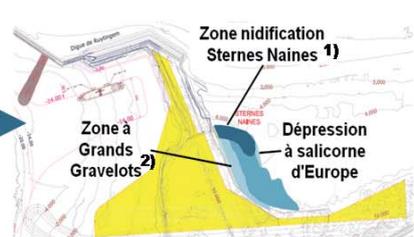
le site de Clipon 1 (avril 2007)



le site de Clipon bis (décembre 2007)



Le site de Clipon ter (avril 2008)



- 1) + Sternes pierregarin + Huitier pie
2) + Gravelots à collier interrompu

Acteurs : Région Nord-Pas-de-Calais, Communauté d'agglomération du Boulonnais, Ville de Boulogne-sur-Mer, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Côte d'Opale.

Avancement : Diagnostic réalisé - Plan d'aménagement du développement durable (PADD) du Port en cours et Cahier des charges architectural, urbain et environnemental pour les futures constructions en cours d'élaboration.

APPROCHE ENVIRONNEMENTALE DE L'URBANISME POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PORT

La chambre de Commerce et d'Industrie de Boulogne-sur-Mer, en coordination avec la Région Nord-Pas-de-Calais, déploie une démarche d'Approche environnementale de l'urbanisme (AEU) sur l'ensemble des secteurs portuaires afin de prendre en compte le développement durable (enjeux environnementaux, sociaux et économiques) dans chaque nouveau projet d'aménagement. Cette démarche est liée aux projets de développement et aux réflexions sur l'évolution future du port.

Un diagnostic AEU qualitatif du port a été conduit entre juillet 2010 et octobre 2010. Il a été conduit sur les thématiques suivantes : gestion et choix des énergies, environnement climatique, milieux naturels et biodiversité, gestion des déchets, risques naturels et technologiques, nuisances olfactives, environnement sonore, urbanisme et architecture, paysage et déplacement

Le diagnostic a permis de faire ressortir les différents enjeux associés à chaque thématique en termes d'atouts et de contraintes et a permis de dégager le niveau d'importance de chaque thématique. Les objectifs ainsi définis permettent d'envisager un plan d'action qui puisse impliquer l'ensemble des acteurs, qui permettra de fixer les moyens et les délais de réalisation.



Acteurs : Région Nord-Pas-de-Calais, Communauté d'agglomération du Boulonnais, Ville de Boulogne-sur-Mer, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Côte d'Opale.

Avancement : aménagements terminés en mars 2011 – Implantation d'une 3^e entreprise en cours.

RECONVERSION ENVIRONNEMENTALE D'UNE FRICHE INDUSTRIELLE PORTUAIRE

La disparition récente des hauts fourneaux de la Comilog a libéré un espace important (40 ha) à l'entrée du port de Boulogne-sur-Mer. Ce plateau symbolique d'une conquête de la terre sur la mer est une vitrine de l'espace portuaire sur la ville.

Le site se divise en deux pôles d'environ 20 ha : l'un au sud qui peut accueillir depuis septembre 2009 le fret maritime, l'autre au nord pour l'extension de la zone halieutique. Cette partie nord du site paraît quasi insulaire et isolée dans le paysage portuaire malgré la proximité de la ville.

Porte d'entrée maritime du territoire Boulonnais, pointe nord du projet Axe Liane, la reconquête du site de l'Ex Comilog impose les enjeux de paysagement et d'intégration urbaine.

Dans le cadre de la reconversion du site, les acteurs locaux ont marqué leur volonté d'implanter de nouvelles entreprises de la filière halieutique en extension de la zone de Capécure dédiée à cette activité. Pour tirer profit de la

situation privilégiée du site, le projet de reconversion est accompagné de la création d'espaces tertiaires, touristiques et culturels. La volonté forte de changement sur ce secteur portuaire a abouti à orienter l'aménagement de cette zone vers une démarche de qualité environnementale, tant pour les investissements publics que privés. En complément de l'activité économique, l'objectif de l'aménagement est de transformer l'image du site encore associé à la Comilog, de proposer un espace accessible de qualité, ouvert à la population et qui offre une ouverture exceptionnelle sur la mer.

De part son positionnement en proue du port et sa visibilité, l'intégration urbaine et paysagère est primordiale. Une trame paysagère forte structure l'opération et sert de support aux circulations douces. La reconquête du site passe également par l'aménagement de promenades piétonnes et cyclistes qui offrent aux visiteurs un point de vue avancé sur la mer et l'entrée du port. Le site se veut donc un espace mixte où l'activité professionnelle de la filière halieutique cohabite avec l'activité du tourisme et de la promenade.

L'ancien site de la Comilog aujourd'hui "libéré" de son ancienne vie industrielle est un espace en reconversion voué à l'activité halieutique. Sa position en avancé sur la mer offre une situation privilégiée et impose un traitement paysager de qualité.



crédits photos : Port de Boulogne sur Mer



Parc d'activités de Boulogne-sur-mer

Acteurs : Communauté urbaine de Dunkerque, Port de Dunkerque, Agence d'Urbanisme et de Développement de la région de Flandre et de Dunkerque (AGUR).

SCHÉMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE NATUREL DU PORT

L'emprise terrestre du port représente près d'un tiers du territoire de la Communauté urbaine. Sur l'ensemble de sa circonscription portuaire, la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire confie au port la mission d'intégrer les enjeux du développement durable. Ainsi, à l'échelle du port, ce dernier s'est doté d'un schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN), qui concilie développement des activités économiques et développement du patrimoine naturel et écologique en préfigurant la trame verte et bleue du territoire portuaire dans son développement à long terme.

La démarche est fondée sur une gestion partagée des milieux naturels, afin de disposer d'un outil d'aide à la décision pour les futurs aménagements, et pour offrir aux clients du Port des espaces modèles pour le développement économique intégrant tous les champs du développement durable. Dans le cadre de son Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D), le port s'engage dans la gestion de ses espaces naturels aux côtés de nombreux partenaires. Il souhaite ainsi conserver et gérer la diversité des paysages, des habitats et des espèces.

La partie Est du Port est très largement industrialisée et aménagée. Peu de projets sont à même d'impacter les rares espaces de nature présents. Les projets de développement sont très majoritairement situés dans la partie Ouest qui constitue la réserve foncière et intègre la majorité des espaces naturels du port.

Dans sa version 2010, le SDPN porte sur le périmètre du Port Ouest. Ce périmètre couvre 5 643 ha. Il inclut des milieux littoraux, de vastes polders, les secteurs industrialio-portuaires et de nombreux espaces limitrophes des zones urbanisées. Le SDPN définit le principe des aménagements d'espaces naturels à développer en accompagnement des aménagements à vocation économique. Deux principaux axes ont été définis : d'une part, conserver les milieux naturels et, d'autre part, restaurer et développer la biodiversité. Les principes du SDPN ont été repris dans le projet de Plan Local d'Urbanisme de la Communauté urbaine de Dunkerque en cours d'élaboration, dans une Orientation d'Aménagement prescriptive "trame verte et bleue". Celle-ci définit en complément des prescriptions spécifiques d'aménagement pour les futurs bassins et canaux, ainsi que pour les infrastructures routières et ferroviaires.



INFRASTRUCTURES NATURELLES SCHEMA DE PRINCIPLE

Schéma Directeur du Patrimoine Naturel - 2010 _ Grand Port Maritime de Dunkerque



Secteur d'étude

0 1 km

Carte réalisée par TBM
Source : GPMD janvier 2010

Acteur : Port du Havre.

Avancement : démarche engagée depuis le projet Port 2000 et en cours sur le projet de prolongement du grand canal.

CONCEPT D'INGÉNIERIE ÉCOLOGIQUE "WORKING WITH NATURE"

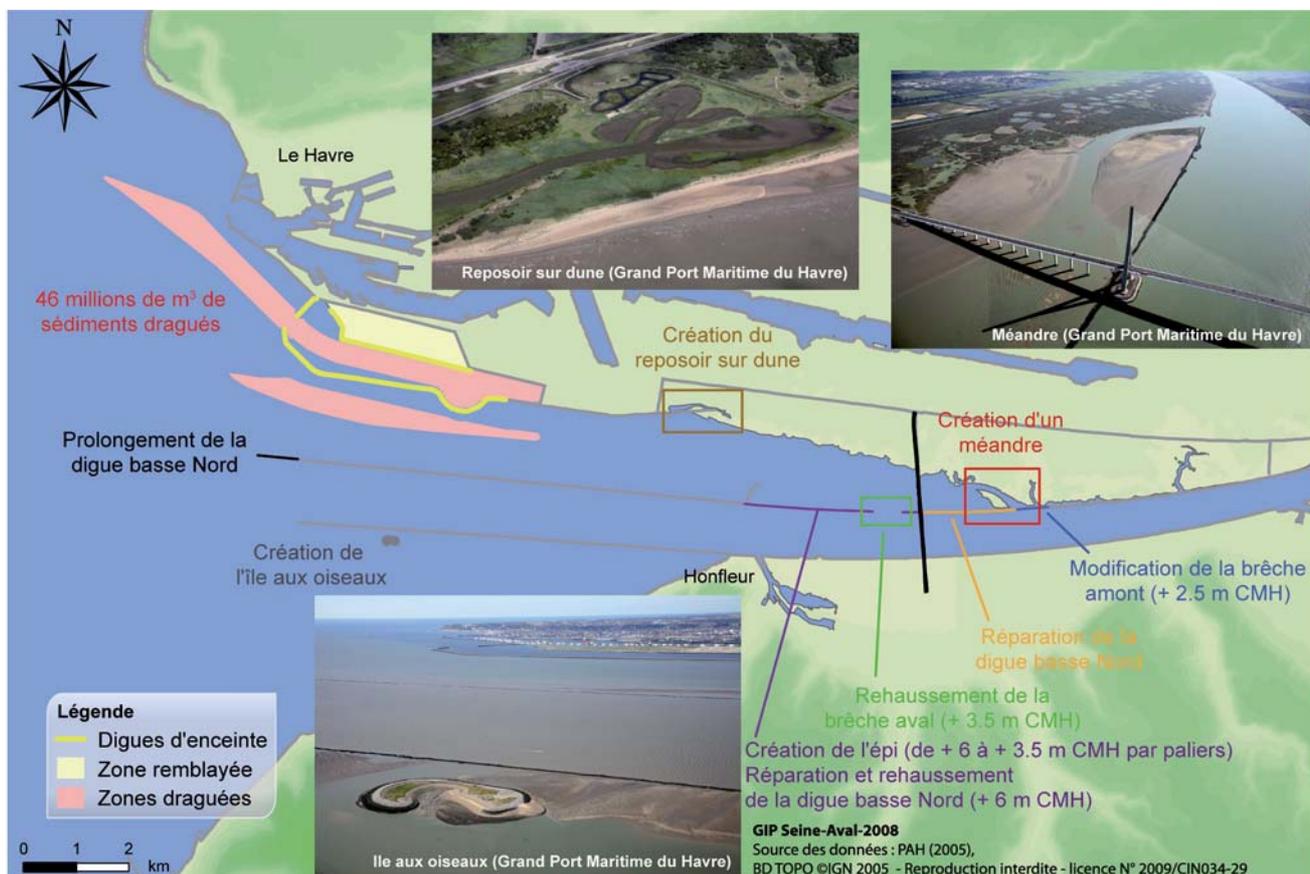
"Œuvrer avec la nature" est un concept promu par l'AIPCN (association mondiale pour des infrastructures de transport maritimes et fluviales), qui consiste à renforcer l'intégration du critère environnemental dans la conception des ouvrages, afin d'atteindre les objectifs de développement avec le maximum de bénéfices partagés.

Ce concept implique en premier lieu de considérer les objectifs du projet du point de vue du système naturel et non de la seule conception technique. En œuvrant avec, plutôt que contre, les processus naturels, les solutions sont plus économiques et plus durables.

Cette évolution est rendue notamment possible par les progrès significatifs faits dans la compréhension du fonctionnement des écosystèmes, de leurs dynamiques, particulièrement sur l'Estuaire de la Seine.

Elle s'inscrit également dans la reconnaissance des grands principes d'équilibres dans le développement durable, qui conduisent notamment à associer les parties prenantes et adopter des approches plus complexes.

Appliquée dans le cadre du projet de prolongement du Grand canal au Havre, la démarche a notamment permis de progresser considérablement dans la connaissance de l'environnement dans sa globalité et ce pour un bénéfice allant bien au-delà du seul projet. Les variantes du projet sont actuellement évaluées en fonction de leur contribution à la navigation et à l'environnement, permettant notamment de trouver des méthodes pour améliorer le caractère humide des zones concernées par le tracé.



Acteurs : Port de Marseille Fos - opérateurs - prestataires.

Avancement : Projets qui devraient voir le jour en 2012-2013-2020.

STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE ET ENVIRONNEMENTALE PORTUAIRE

Dans un contexte de conscientisation de plus en plus fort de l'importance des enjeux de développement durable, le Port de Marseille Fos tente de faire de ce concept un fil conducteur pour mener à bien ses projets de développement.

Après avoir soutenu la production d'électricité renouvelable avec 29 éoliennes implantées sur la zone industrialo-portuaire de Fos, le Grand Port Maritime de Marseille complète son approche en promouvant l'énergie solaire grâce à un projet d'envergure.

Des appels à projets ont récemment été lancés en vue de mettre à disposition d'un ou plusieurs opérateurs plus de 200 000 m² de toitures qui supporteront des installations photovoltaïques. Ce projet vise la réalisation de centrales dont le potentiel de puissance installée est estimé à plus de 25MWc sur certaines toitures de hangars, ateliers et gares maritimes implantés sur le domaine portuaire. Cet appel à projets, parfaitement compatible avec les activités portuaires, a pour double objectif d'optimiser le potentiel de production photovoltaïque des toitures des bassins Est tout en rénovant son patrimoine bâti.

L'interface entre le port et la ville constitue une zone où les influences de leurs activités respectives sont les plus manifestes. Les effets nocifs des unes et des autres ont ainsi un caractère cumulatif.

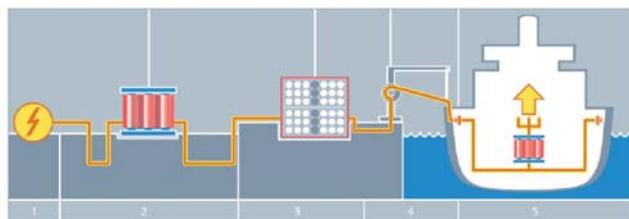
Il convient donc d'engager des actions dans le domaine du suivi et de la réduction des impacts sur l'environnement.



Projet photovoltaïque

Ces démarches portent plus particulièrement sur le suivi de la qualité du milieu marin, la réalisation d'investissements dans le domaine de la collecte des eaux polluées ou le confinement des sédiments ou bien encore l'organisation des secours en cas d'incident.

Le GPMM est particulièrement attentif aux nuisances générées par l'activité maritime ; un plan de gestion des déchets en provenance des navires incite les marins à déposer préférentiellement tous leurs déchets dans les installations portuaires plutôt qu'en mer tout en effectuant un tri des fractions valorisables ou recyclables.



Branchement à quai des navires

Il étudie également des solutions de branchement électrique à quai des navires escalant régulièrement de façon à réduire leur impact sur la pollution atmosphérique en centre ville ainsi que les nuisances sonores associées.

Ses missions l'amènent aussi à promouvoir des solutions alternatives de pré et post acheminement des marchandises afin d'éviter le recours systématique au mode de transport routier.

Ces contributions et ces différentes pistes de réduction des impacts font l'objet de programmes de recherche soutenus par la Commission européenne en vue d'une quantification fine de leurs gains environnementaux (empreinte écologique et pollutions atmosphériques).

Enfin, le port mène aussi des réflexions dans le domaine de la construction des ouvrages maritimes en promouvant un programme de recherche portant sur leur éco-conception en site portuaire afin d'en favoriser la biodiversité marine à l'instar des actions du port pour la préservation des espaces naturels des bassins Ouest.

Acteurs : Port de Nantes-Saint-Nazaire, Conseil général de Loire-Atlantique, Conseil régional des Pays de la Loire, Communauté d'agglomération de Saint-Nazaire + certains établissements communautaires de l'estuaire de la Loire...

Avancement : Eolien offshore, trois zones à l'étude, une seule actuellement retenue (banc de Guérande).

VALORISATION ÉNERGÉTIQUE DES RESSOURCES NATURELLES LITTORALES

La richesse du territoire de l'estuaire de la Loire, offre un grand nombre de possibilités liées à l'emploi de ressources marines et littorales, qu'il s'agisse de l'énergie du vent, des vagues, de la marée, des bio-ressources marines (algues, roseaux, etc.).

En effet, les collectivités de la métropole Nantes-Saint-Nazaire souhaitent implanter deux parcs éoliens "offshore" afin de structurer une véritable filière industrielle inscrite dans la stratégie économique du territoire. Le projet porte principalement sur deux sites qui totaliseraient un peu moins de 200 éoliennes, et permettraient l'installation de nouveaux sites de production et de maintenance dans le territoire.

Dans cette optique est ainsi envisagée la possibilité d'aménager le site du Carnet (partie aval de l'estuaire) qui pourrait constituer un nouveau parc éco-technologique dédié à la valorisation des ressources marines et des énergies renouvelables. Ce parc bénéficie d'une desserte maritime logistique et offre de nouvelles ouvertures pour le tissu industriel-portuaire.

Les bio-ressources marines sont également un des leviers économiques forts du territoire : la recherche et développement sur les micro-algues visant à identifier et optimiser leur potentiel sur différents marchés (biocarburants, cosmétiques, agroalimentaire, santé...).

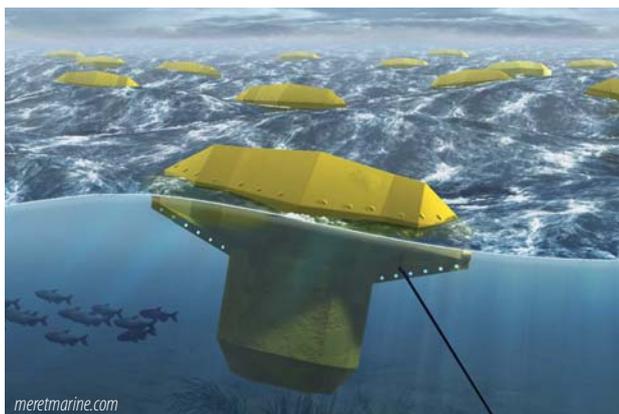
Le pôle de compétitivité "Blue Cluster", initié en 2008 par la Carene et Atlanpôle s'inscrit dans cette logique et fédère une centaine d'acteurs différents.

Investissements de 3,4 MM€ pour les deux plates-formes, chiffre d'affaire annuel attendu à hauteur de 200 M€.

Dans la même perspective de production d'énergies propres, l'Ecole Centrale de Nantes travaille à un projet de récupération de l'énergie des vagues, menant ses expérimentations au large du Croisic (projet Searev).

Dans un autre registre, une étude de faisabilité a été réalisée en partenariat avec la Région, le Département, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), et le Parc Naturel Régional de Brière, afin d'étudier le potentiel représenté par les rosières du marais de Brière, pour le développement d'énergies renouvelables, à coupler à d'autres usages (chaume, litière, pâturage).

Deux exemples de développement économique autour des ressources du territoire : le projet Searev pour l'énergie des vagues et l'essor de l'éolien offshore.



Acteurs : Agence de Développement Économique et d'Urbanisme de Lorient (AudéLor), Région Bretagne, Comités locaux des pêches, Entreprises.

Avancement : Création en 2011.

GRAPPE D'ENTREPRISES "PÊCHE DURABLE EN BRETAGNE"

Une grappe d'entreprises est un réseau constitué majoritairement de PME et de TPE, regroupées sur un même territoire et appartenant souvent à une même filière, mobilisé par une stratégie commune et la mise en place d'actions et de services concrets et mutualisés.

Le projet de grappe d'entreprises "Pêche Durable de Bretagne", initié par la Région Bretagne et accompagné par l'agence Audélor de Lorient, fait partie des 84 lauréats retenus parmi 186 candidatures déposées en France métropolitaine et Outre-Mer. Quarante-deux projets avaient déjà été sélectionnés lors de la première vague.

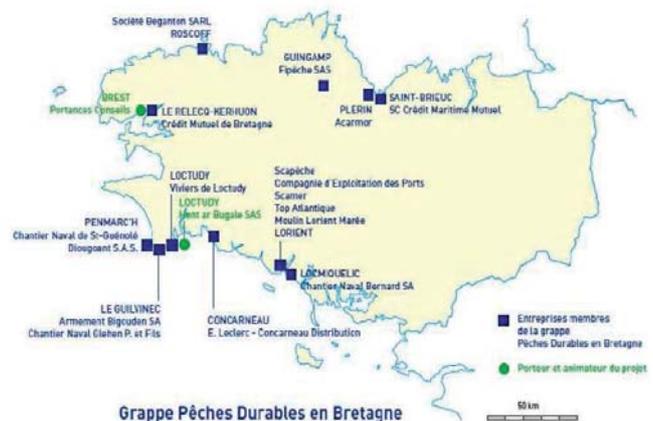
Pêche Durable de Bretagne réunit des entreprises complémentaires dans le cadre d'un nouveau réseau de valeur partagé, dans le but d'améliorer la rentabilité de l'exploitation des produits de la mer et de conquérir des parts supplémentaires des marchés de la pêche fraîche. Pour Audélor et ses partenaires, le travail des ces six derniers mois a consisté à mobiliser les entreprises désireuses de faire face collectivement aux menaces de déclin et de morcellement de la filière. Des réunions ont été menées pour permettre le partage des diagnostics et des solutions efficaces parfois déjà mises en œuvre à l'image des nombreux services mutualisés offerts par le port de pêche Lorient.

La logique qui préside à cette réflexion est la suivante : c'est grâce à de nouvelles pratiques de pêche, plus adaptées à la demande, plus efficaces, et une meilleure valorisation des produits que la confiance des investisseurs renaîtra ; et ainsi la possibilité de construire de nouveaux bateaux et d'outils de transformation et systèmes d'information, qui permettront des pratiques innovantes et plus respectueuses du milieu marin comme des besoins du consommateur.

La pêche contribue en effet de manière déterminante à l'aménagement du territoire et à la vie du tissu économique littoral dans la mesure où elle permet le maintien de l'activité et fixe la population sur cette partie importante et fragile du territoire. A titre d'exemple, on évalue qu'un emploi embarqué correspondent 4,3 emplois à terre, dans les criées, chez les transformateurs, les mareyeurs, les transporteurs, les restaurateurs, dans les grandes surfaces, etc.

Le territoire n'est pas seulement un support ou un accompagnateur mais aussi un acteur d'évidence, par des enjeux d'aménagement du territoire, d'équilibre des activités dans des espaces convoités, de gestion d'équipements portuaires...

Le mode d'organisation nouveau de cette grappe, fondé sur la notion de co-développement permettra aux entreprises de passer d'une logique de dépendance à une logique d'actrices prêtes à co-investir rapidement avec les acteurs publics dans le développement de leur secteur et de nouvelles activités.



Bateau de pêche



Fiches URBANISME



Acteurs : Communauté urbaine de Dunkerque, Ville de Dunkerque, Port de Dunkerque, Agence d'Urbanisme et de Développement de la région de Flandre et de Dunkerque (AGUR).

EAU SALÉE ET EAU DOUCE AU CŒUR DU PROJET URBAIN

Dès les années 1990, suite à la fermeture des chantiers navals, une démarche de réinvestissement des espaces délaissés par l'activité portuaire au contact de la ville a été engagée (projet "Neptune" - Richard Rogers et Mike Davies).

Durant les deux dernières décennies, le dialogue ville/port a fortement évolué :

- ◆ construction de ponts levants entraînant de nouvelles conditions de circulations terrestres et maritimes et impliquant une nouvelle gestion des espaces ;
- ◆ réalisation du quartier du "Grand Large" à l'articulation du centre-ville et de la station balnéaire de Malo-les-Bains (18 ha - projet de Nicolas Michelin avec les immeubles "à gâbles" engendrant une nouvelle silhouette urbaine fortement identitaire / mention spéciale "équerre d'argent 2010" ◆ 200 logements réalisés sur les 800 à 1 000 envisagés) ;
- ◆ projets d'équipements présentant une forte attractivité sur la frange littorale du Grand Large : le Fond Régional d'Art Contemporain investissant un ancien atelier de pré-fabrication des chantiers navals avec le projet des architectes Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal, un complexe patinoire-bowling, un nouveau bureau du port de plaisance accompagnant la création de 500 anneaux.

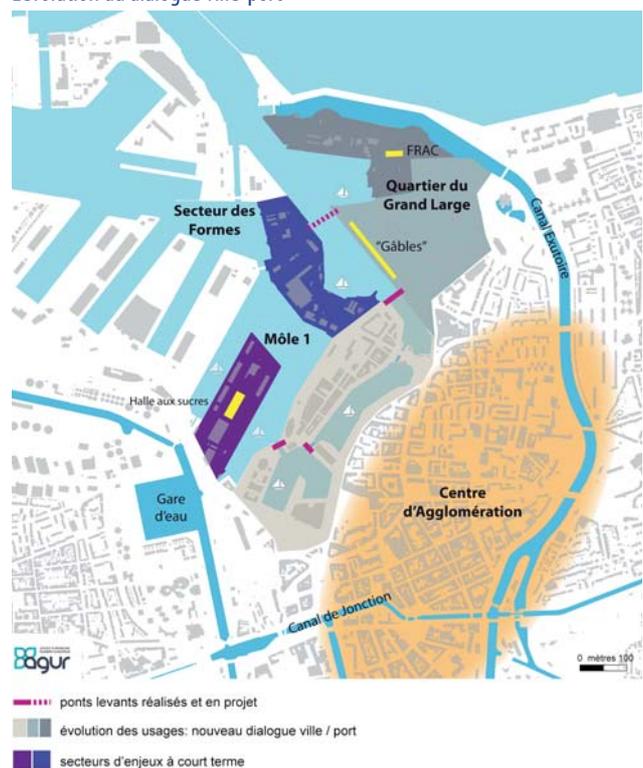
Aujourd'hui, la réflexion se tourne vers les espaces des premiers môles du port historique et sur ceux du secteur des formes (ainsi nommé car il comporte les « formes de radoub » ou s'effectuait la réparation navale). Le Môle 1 représente le site majeur d'enjeu urbain à court terme, avec notamment :

- ◆ le projet de réhabilitation de la "halle aux sucres", élément du patrimoine portuaire (accueil des archives municipales, d'organismes liés à l'urbanisme dont l'agence d'urbanisme et d'un centre d'interprétation de la ville et de l'urbanisme - concept de "learning center" sur la ville durable initié par la Région Nord - Pas-de-Calais).
- ◆ de nombreuses idées issues du concours European 10 "inventer l'urbanité" pour l'occupation et l'aménagement de ce vaste espace entre les univers urbains et portuaires : 123 propositions analysées -- 20 projet sélectionnés -- un concours de maîtrise d'œuvre prochainement lancé par

la Communauté urbaine auprès du lauréat et des deux mentionnés portant sur la réalisation du franchissement de la darse et de ses accroches urbaines.

La mise en valeur des bassins portuaires, dans le contexte de l'ouverture de la ville vers son port, a fait prendre conscience aux acteurs du territoire dunkerquois de la plus-value de la présence de l'eau. Cette réussite permet aujourd'hui à ce territoire de polder de redécouvrir ses canaux, éléments majeurs du système hydraulique, et d'envisager leur valorisation dans le cadre d'une démarche partenariale initiée par l'agence d'urbanisme (Dunkerque-Port étant l'un des partenaires puisque gestionnaire du canal exutoire permettant l'évacuation de l'eau à la mer). La valorisation de la présence des canaux en ville est également l'un des axes du projet de renforcement du centre d'agglomération en cours d'étude par la Communauté urbaine et la Ville de Dunkerque (schéma directeur : Joan Busquets et Michel Desvigne).

L'évolution du dialogue ville-port



VALORISATION DU CENTRE ANCIEN DE PUERTO MADERO

Ce projet est l'un des exemples les plus emblématiques de transformation Ville-Port. Il est reconnu internationalement pour l'importance de son impact dans la dynamique et la notoriété du centre ville de Buenos Aires. C'est aussi un catalogue de savoirs sur la gestion et la réalisation de projets complexes de reconversion urbaine.

Puerto Madero est aujourd'hui le quartier portuaire de Buenos Aires. C'est également un quartier vivant doté d'une identité propre, comprenant des bureaux, des logements, les sièges de nombreuses entreprises nationales et internationales, divers centres culturels et un circuit touristique.

L'intervention la plus impactante pour le développement du quartier portuaire est la création d'une place urbaine, qui a permis de définir un "modèle à répéter". Son implantation et son mode de gestion ont enclenché une dynamique de rééquilibrage entre les différents quartiers de la ville : centre historique en déclin, le développement des zones résidentielles vers le nord de la ville et des infrastructures portuaires au potentiel patrimonial et architectural.



Puente de la Mujer



Puerto Madero, le projet

1. Puente de la mujer
2. Hilton Hotel
3. Plaza Holanda
4. Repsol-YPF

5. Parque Mujeres Argentinas
6. Torres Le Parc
- 7- Viviendas El Faro
- 8- El Porteño Building
9. Faena Hotel + Universe

10. La Porteña
11. Parque Micaela Bastidas
12. Anfiteatro
13. Museo de Calcos
14. Espigón Plus Ultra

Acteurs : Région Nord-Pas-de-Calais, Conseil général Pas-de-Calais, Communauté d'agglomération du Boulonnais, Ville de Boulogne-sur-Mer, Chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Opale, URBAVILEO SEM d'aménagement (aménageur public).

Avancement : Programmation – Concours de maîtrise d'œuvre en cours pour la réalisation des premiers îlots d'habitation place de la République.

PROJET RÉPUBLIQUE-ÉPERON D'AMÉNAGEMENT DE L'INTERFACE VILLE-PORT

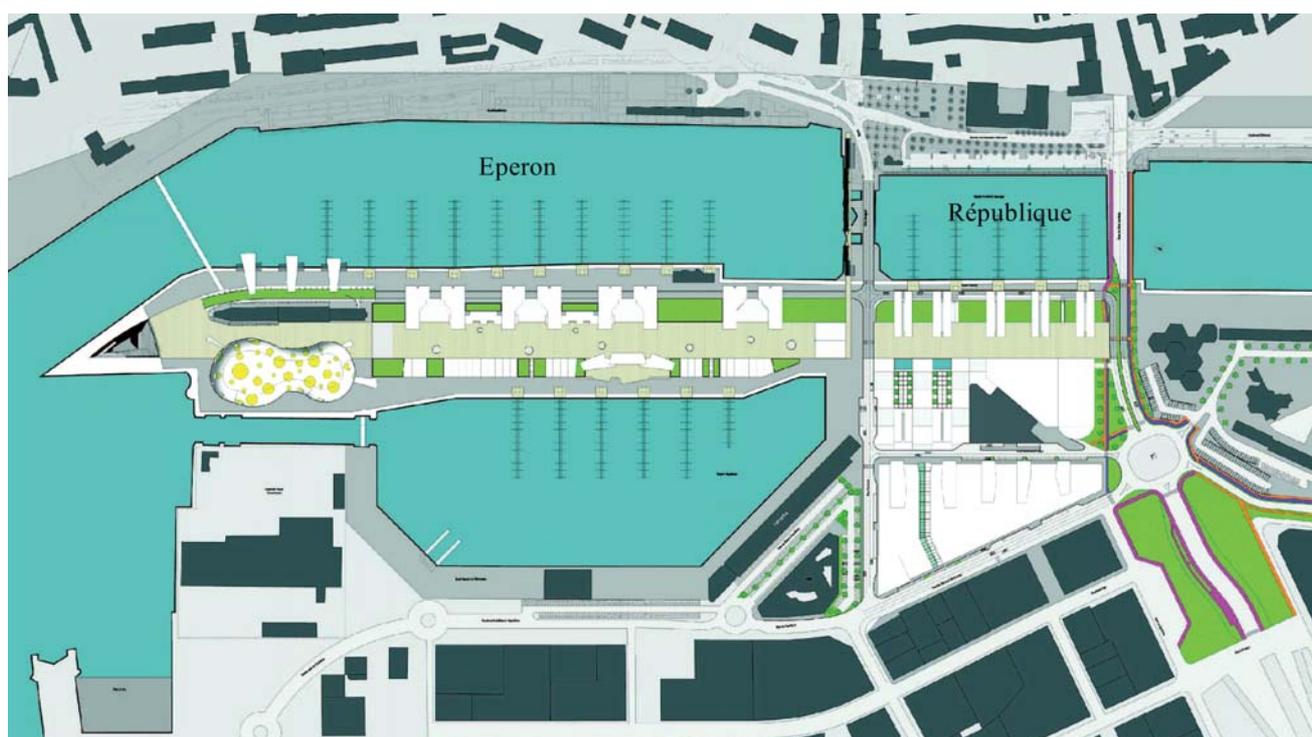
L'espace République-Eperon marque une rupture architecturale et urbaine entre le centre ville de Boulogne-sur-Mer et la zone portuaire. Situé à deux pas de la ville commerçante et du centre touristique de Nausicaa, c'est un espace de connexion enclavé, bordé par un quartier d'habitation, un viaduc routier, la rivière Liane, les bassins de plaisance, la zone portuaire, les parcs de stationnement et le secteur industriel. Il est pourtant le centre géographique de l'agglomération boulonnaise et sa vitrine portuaire. Son aménagement futur est une étape dans la reconquête d'un territoire morcelé par l'histoire. La ville continue "sa reconstruction" et, au fil du temps, décloisonne les espaces autrefois situés dans le cœur économique.

L'opération République-Éperon doit devenir le pivot entre des activités touristiques et de loisirs, des activités de transit entre la ville et le port. L'aménagement de ce secteur est également la vitrine du grand projet communautaire AXE LIANE, véritable colonne vertébrale de développement du territoire.

Plusieurs éléments de programme à l'étude devraient redonner une fonction stratégique et structurante à ce véritable faisceau naturel de développement :

- ◆ dans sa partie amont, la création d'un port urbain assurant une interface entre la ville et le port, la requalification de la place de la République et du site de l'Éperon en un véritable cœur culturel et d'animation de la ville ;
- ◆ la partie aval, en assurant une fonction d'entrée de ville avec la création d'équipements d'envergure d'agglomération.

L'aménagement du site République-Éperon renforcera la liaison entre la zone portuaire et le centre-ville tout en élargissant "le centre de vie" vers cette zone d'activités et de tourisme. Suite à un marché de définition, l'équipe Pierre Louis Carlier a été choisie pour mener à bien le projet urbain et un concours de promoteurs a été lancé en avril 2011.



Plan masse général du projet

Acteurs : Port d'Amsterdam, Ville d'Amsterdam.

Avancement : divers états d'avancement ; réalisé, en cours, en réflexion.

FLEXIBILITÉ DES ZONES DE TRANSITION ENTRE VILLE ET PORT

Avec plus de 80 millions de tonnes de marchandises traitées par an et un secteur de la croisière en développement, le port d'Amsterdam se place au quatrième rang des ports du nord-ouest de l'Europe. A lui seul, il gère plus de 2 000 hectares (1 900 hectares de surface portuaire et 600 hectares d'eau). Cet essor est dû essentiellement à un emplacement maritime favorable ainsi qu'à la qualité des liaisons entre le port et le reste du pays. Actuellement spécialisé dans le traitement des produits industriels, le port se repositionnera dans les années à venir en tant que port de transbordement, à la croisée des flux de marchandises européens. Ce repositionnement passera par une augmentation des volumes traités, ce qui nécessitera une extension du port, soit par un agrandissement de son emprise, soit par un réaménagement des secteurs existants.

Par ailleurs, la pression pour la construction de nouvelles zones résidentielles est forte à Amsterdam. Malgré la reconversion des secteurs nord et est du territoire portuaire en quartiers résidentiels prisés, 50 000 logements supplémentaires devront être construits d'ici vingt ans. Sur les secteurs de transition que sont les Houthaven, le quai de la NDSM, de nouveaux quartiers résidentiels vont être construits. La stratégie choisie est basée sur la flexibilité de l'utilisation des terrains et des types de construction. Ainsi, suivant l'évolution



NDSM, logements étudiants

du développement du port et la demande en logements, ces nouveaux quartiers ne seraient pas des freins. Quel que soit le devenir de ces zones de transition, le port d'Amsterdam n'envisage pas de croissance économique qui ne garantisse pas la préservation durable de l'environnement.



Houthaven, vue panoramique.

Acteurs : Port de Marseille-Fos, Euroméditerranée, ville de Marseille, SOGIMA.

Avancement : Le Silo est en cours de livraison (début des manifestations octobre 2012) ; Les Terrasses du Port sont en cours de construction, livraison prévue en 2014.

PROJETS EN SUR-SOL, LE SILO D'ARENC ET LES TERRASSES DU PORT

L'implantation de bâtiments à usage "urbano-portuaire" en sursol sur le domaine portuaire a donné lieu à une convention d'occupation de longue durée consentie par le port de Marseille et s'est traduite par :

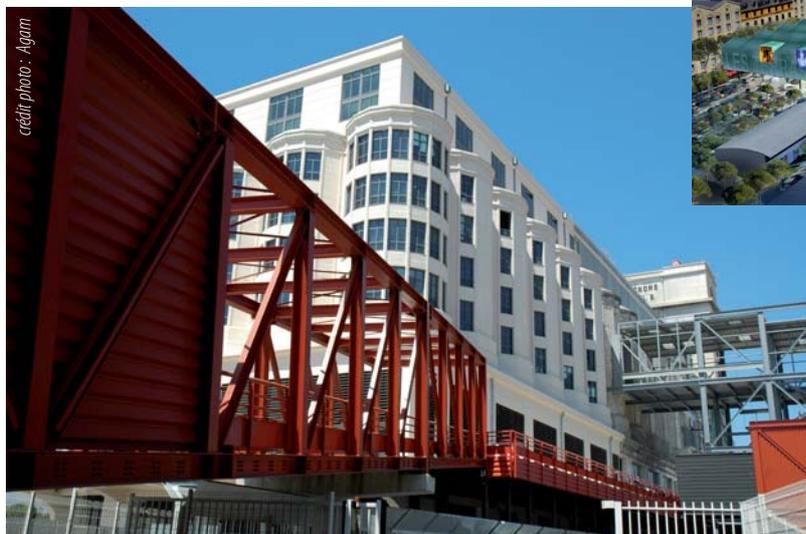
- ◆ la reconversion en salle de spectacle et bureaux du patrimoine portuaire, le Silo d'Arenc ;
- ◆ la création d'un complexe commercial pour habitants et passagers, les Terrasses du port.

Depuis 1999, le développement de l'interface Ville-Port marseillaise a été porté en partenariat par deux établissements publics d'État, le Port de Marseille-Fos et Euroméditerranée. Cette collaboration sur des projets "d'intérêt général" a permis de développer l'activité portuaire tout en rénovant profondément les quartiers en lisière du port et de développer des synergies et solutions originales valorisant les superpositions d'usage.

Fermé depuis les années 80, le Silo d'Arenc est menacé de démolition en 1999. Face à l'émotion des habitants, attachés à ce patrimoine symbolique de la ville portuaire, le projet lance un appel à projet pour sa reconversion avec une contrainte singulière : le sol doit être conservé pour l'exploitation portuaire. Le projet retenu, d'un montant de 42 millions d'euros, comprend deux parties : au sud, 4 000 m² de

bureau, et au nord, la réalisation d'une grande salle de spectacle de 2 000 places pour recevoir des opéras, spectacles de variétés, concerts.

Les Terrasses du Port est un système innovant d'interface Ville-Port, en volume, installant des activités dites urbaines en sursol et en maintenant les activités portuaires sur les terre-pleins. Il sera le premier centre commercial européen de bord de mer et permettra d'animer tout au long de la semaine le nouveau quartier d'affaires d'Euroméditerranée et de bénéficier également aux passagers (900 000 croisiéristes dès 2012). Ce projet d'un montant de 450 millions d'euros (le plus gros investissement privé actuel sur la ville de Marseille) et d'une surface bâtie de 52 000 m², accueillera 150 boutiques et comprendra une esplanade, et près de 3 000 places de parking.



crédit photo : Agam



Les Terrasses du Port

Le Silo d'Arenc

Acteurs : Établissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAEM), Port de Marseille Fos, l'État et les collectivités locales.

Avancement : la première partie Euromed 1 sera livrée en 2013 ; Euromed 2 son extension s'inscrit dans un planning à plus long terme dans les 25 prochaines années..

VALORISATION URBAINE DES VUES SUR LE PORT ET LA RADE

Le dégagement des vues sur le port et la rade s'est traduit par :

- ◆ l'enfouissement d'une passerelle autoroutière et la création d'un boulevard littoral ;
- ◆ un projet de création de boulevard en corniche surplombant le port est prévu dans l'extension

Ces vues nouvelles vont permettre de :

- ◆ valoriser les espaces situés en arrière du port, la vue sur mer constituant un élément majeur de plus-value ;
- ◆ faire redécouvrir et mieux faire connaître l'activité portuaire aux habitants et visiteurs ;
- ◆ produire des impacts limités sur la domanialité et le fonctionnement du port.

L'un des premiers grands chantiers de la reconquête du littoral du nord de Marseille, dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée est l'enfouissement du viaduc autoroutier de l'A55, véritable écran au ras des fenêtres des immeubles. Le tunnel de substitution est achevé, un boulevard urbain de 45 mètres de large et de 2,5 km de long est en cours d'aménagement en surface entre le Vieux-Port et la tour CMA-CGM. La conception d'un boulevard d'une telle largeur a nécessité de faire bouger les limites entre la ville et le port et de réorganiser les terminaux portuaires. Appelé boulevard du littoral, il va permettre d'adoucir les usages automobiles pour créer un grand espace public de

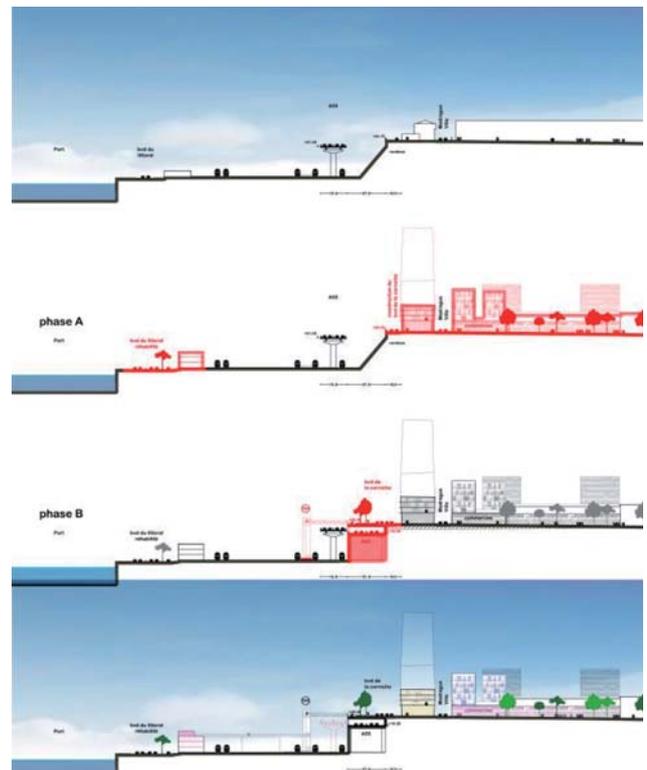
qualité entre la ville et le port.

Le boulevard comportera des trottoirs larges et plantés d'arbres avec de pistes cyclables et sera associé à la réalisation d'une esplanade sur le J4 débouchant sur les nouveaux musées (MUCEM, CRM).

La réalisation d'un boulevard en corniche est une proposition du Plan Guide de l'Extension d'Euroméditerranée et s'inscrit dans un secteur d'interface de mixité urbano-portuaire difficile. Il s'étendra, en amphithéâtre, entre la tour CMA CGM et l'échangeur Cap-Pinède et permettra aux nouveaux quartiers développés en arrière du port de bénéficier d'une vue exceptionnelle sur le littoral et le port.

Le projet s'appuie sur la situation en surplomb des espaces urbains par rapport au domaine portuaire et sur les infrastructures autoroutières. A terme, celles-ci seront mises au sol et incluses dans un sarcophage dont la couverture constituera le boulevard en corniche

Présentation du projet : la possibilité d'un boulevard de corniche



Equipe François Leclercq - Rémy Marciano - Jacques Sbriglio - TER - PAD - Setec Inter - Concours d'urbanisme Extension EUROMED - 20 Novembre 2009

Acteurs : Ville de Saint-Nazaire, Europe, État, Conseil régional, Conseil général, Carène.

Avancement : Programmation Ville-Port 2 en cours d'achèvement - Programmation urbaine Ville-Port 3 en cours de réflexion.

PROJET DE RECONVERSION URBAINE VILLE-PORT DE SAINT-NAZAIRE

“Ouvrir la ville sur le port, l'estuaire et la mer” a été l'un des objectifs majeurs de la Ville de Saint-Nazaire, depuis plus de 20 ans. Engagé depuis 1996, les deux premières phases du projet Ville-Port ont concrétisé cette ambition, en retissant progressivement de nouvelles relations entre le centre ville de la Reconstruction et le site portuaire d'origine. Ceci, inscrivant à nouveau le port, ses quais, son bassin, son histoire et ses activités économiques actuelles, dans la vie contemporaine de la ville et de ses habitants.

Pour cela il a fallu reconquérir plus de 15 hectares de friches, qui séparaient la ville et le port : la reconversion de l'ancienne base sous marine, la création de grands équipements culturels et touristiques, l'implantation d'équipements de loisirs et de commerces, la réalisation de logements, la requalification d'espaces publics au bord de l'eau et le développement des animations et de l'événementiel bord à quai... ont révélé, puis confirmé l'attractivité du site portuaire pour devenir un quartier à vivre et une destination touristique, culturelle et festive participant au double changement d'image et d'échelle de Saint-Nazaire.

La dynamique portée par le projet urbain a permis de structurer les fonctions de centralité de la ville centre de l'agglomération, d'en renforcer sa compétitivité mais aussi de positionner la région nazairienne comme le pôle aval de la métropole Nantes/Saint-Nazaire en affirmant sa spécificité littorale et maritime.

Aujourd'hui, portée par la nouvelle dynamique “Eco Métropolitaine”, Saint-Nazaire prépare la poursuite de son projet, de part et d'autre du bassin portuaire, pour atteindre la rive d'Estuaire et le front de mer requalifié. L'objectif est de poursuivre la double reconversion d'usage et d'image des espaces privilégiés au bord de l'eau, en positionnant ce nouveau rapport à l'eau, dans une vision globale et prospective des enjeux environnementaux, économiques, urbains, sociaux et culturels.

Chiffres clés Ville-Port 1 & 2 :

- ◆ 13 000 m² d'équipements culturels, touristiques et associatifs réalisés ;
- ◆ 29 000 m² d'activités économiques implantées ;
- ◆ 1 200 m² logements privés et publics programmés dont 35% sociaux / 600 logements déjà réalisés ;
- ◆ 9 hectares d'espaces publics requalifiés + reconversion des espaces publics de la base sous-marine ;
- ◆ 285 M€ d'investissement total dont 145 M€ d'investissement privé.

Ville-Port 1 & 2: 15 ha de friches reconverties pour créer une destination touristique, culturelle et événementielle et un nouveau quartier...



crédit photo : Ville de Saint-Nazaire



Ville-Port 3, un potentiel extraordinaire et emblématique à l'interface entre la ville, le port, l'estuaire et la mer...

Acteurs : Agence de Développement Économique et d'Urbanisme de Lorient (AudéLor), Région Bretagne, Conseil Général du Morbihan, Cap l'Orient Agglomération, ville de Lorient, La Marine Nationale.

Avancement : Projet lancé en 1997, toujours en cours.

RECONVERSION ÉCONOMIQUE ET URBAINE DE LA BASE DE SOUS-MARINS

En 1995, lors du départ des sous-marins de l'Escadrille de l'Atlantique, la reconversion du site (26 hectares) et la reconquête des emplois perdus (près de 2 000) semblaient relever d'une mission impossible.

L'ampleur du problème économique et urbain se rapprochait de celui des abattoirs de La Villette qui est devenue la Cité des Sciences et de la Musique à Paris. Les enveloppes financières évoquées n'étaient pas à l'échelle de Lorient : 50 à 100 millions d'euros.

Les premières démarches consistent à sensibiliser l'État français et l'Europe à l'ampleur économique de cette mutation.

Après diverses études préliminaires, une mission de préfiguration, un concours international d'idées est lancé en 1999. La décision emblématique de conserver les trois blocs titanesques (2,5 hectares chaque) est adoptée. La reconversion s'orientera dès lors autour de trois pôles majeurs : un pôle économique avec un village d'entreprises dédiés aux activités maritimes et la création d'un port en eau profonde ;

un pôle course au large avec la réalisation d'infrastructures dédiées (port, hangars) ; et un pôle touristique avec comme point d'orgue la Cité de la Voile Éric Tabarly et le musée dédié aux sous-marins autour de La Flore.

En 2008, la reconversion semble gagnée. Le site de la BSM est référencé au niveau européen et mondial comme un pôle d'excellence de la course au large. Aujourd'hui, c'est plus de 50 entreprises qui vivent sur le site et plus de 400 emplois directs créés autour des filières de la mer. Ce succès économique n'est qu'un élément de la reconversion de l'ancienne BSM, l'autre facteur clé étant la réappropriation des espaces maritimes chargés d'histoire par l'ensemble des Lorientais.



Base des sous-marins en 2010



Plan guide de la BSM (2000)

Acteurs : Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise, les communes de Toulon, de La Seyne-sur-Mer et d'Ollioules, l'État, la Marine nationale, le Syndicat mixte Ports Toulon Provence.

Avancement : la démarche a été lancée en 2005-2006.

GRAND PROJET RADE

Les trois grands objectifs du projet

1/ Faire de la Rade un levier du développement économique et de la compétitivité de la métropole permettant de :

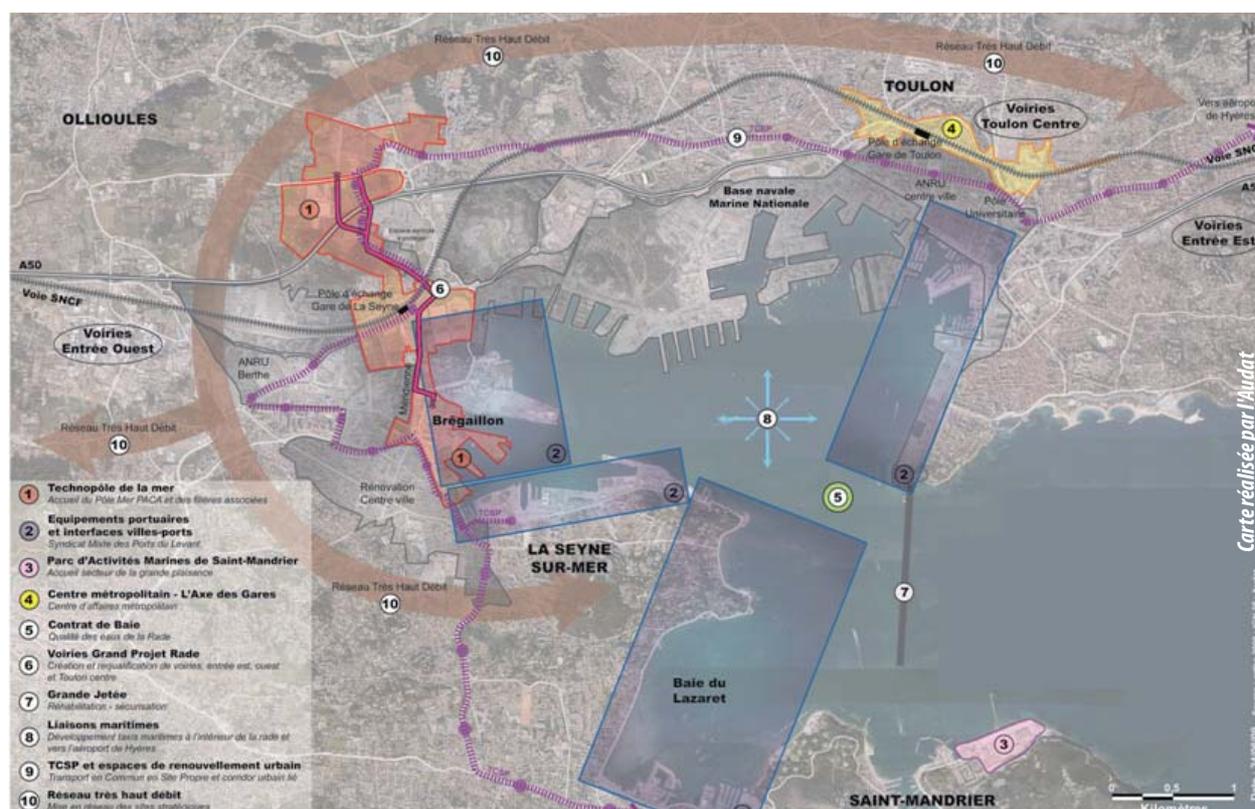
- ◆ faire de cet espace l'affirmation de l'excellence économique métropolitaine et en faire la vitrine du pôle de compétitivité Mer Paca ;
- ◆ préparer la Rade à l'accueil d'une Défense européenne ;
- ◆ conforter le développement des activités portuaires tout en améliorant l'interface Ville-Port : ouvrir la ville sur le port, restituer le port à la population ;
- ◆ accélérer la mise en œuvre du Schéma de Développement Universitaire ;
- ◆ inscrire la Rade et l'agglomération dans un réseau de grande accessibilité et dans un schéma de transports collectifs métropolitains ;
- ◆ faire de la Rade une véritable destination touristique.

2/ Faire de la Rade qu'elle soit réappropriée par ses habitants, levier du renforcement de la cohésion sociale et vitrine d'une attractivité urbaine renouvelée permettant de :

- ◆ affirmer les deux grands centres-villes de Toulon et La Seyne-sur-Mer ;
- ◆ requalifier et structurer le développement du pôle Ouest, site d'ancrage du Pôle Mer ;
- ◆ consolider le développement culturel de la Rade, levier d'affirmation métropolitaine.

3/ Faire de la Rade un espace remarquable avec de fortes exigences environnementales permettant de :

- ◆ conforter les actions du Contrat de Baie en élaborant le Contrat de Baie N°2 ;
- ◆ mettre en valeur les qualités environnementales, paysagères et patrimoniales de la Rade ;
- ◆ valoriser l'ingénierie environnementale qu'impulse le pôle Mer PACA.



Les dix opérations majeures de Toulon Grand Projet Rade

Acteurs : Communauté urbaine de Bordeaux, Ville de Bordeaux, Port Autonome de Bordeaux, Agence Nicolas Michelin et Associés (ANMA).

Avancement : Programme d'Aménagement d'Ensemble en phase opérationnelle, premières livraisons attendues pour 2012.

PROJET D'AMÉNAGEMENT DES BASSINS À FLOT

L'originalité de l'opération réside dans la conduite du projet urbain qui repose principalement sur une démarche d'urbanisme négocié entre les partenaires institutionnels et les différents porteurs de projets (promoteurs, bailleurs, entreprises privées, propriétaires fonciers). L'Atelier des Bassins (animé par l'agence ANMA) est un lieu de partage des initiatives, au profit de l'innovation programmatique et architecturale. Le plan guide du projet s'affine progressivement afin de concilier les objectifs publics avec la libre maîtrise du foncier. Le pari tenu consiste à créer des synergies entre les programmes immobiliers et les activités traditionnelles conservées sur la plaque portuaire (plaisance et nautisme, pôle de maintenance et de réparation navales). Il vise par ailleurs à favoriser la cohabitation résidentielle avec les fonc-

tions de loisirs et d'animation installées dans les hangars du port (établissements de nuit, restaurants). Le projet urbain est pensé autour de la mise en valeur du plan d'eau et des formes de radoub. Les espaces publics (promenade de 1,5 km) permettent de raccrocher le centre historique avec le secteur plus récent de Bordeaux-Nord. Les Bassins à flot prolongent ainsi les quais rive gauche de la Garonne et offrent de nouveaux espaces pour l'accueil des événements culturels de la cité.

Les principales composantes de l'opération inspirée du concept "Zéro Énergie" : 700 000 m² construits, dont 5 400 logements, la réhabilitation de la base sous-marine en centre culturel, l'implantation d'un centre touristique dédié au vin.



crédit photo : ANMA

Simulation volumétrique du projet d'ensemble

QUADRA MARITIMA, PROJET LITTORAL INTÉGRÉ

Le Port de Leixoes est un acteur incontournable de l'économie maritime portugaise. L'autorité portuaire de Leixoes (APDL) favorise depuis longtemps une étroite collaboration avec la ville et les acteurs urbains afin de permettre la réalisation de nombreux projets porteurs d'une qualité de vie et d'un développement économique durable pour l'ensemble de la région.

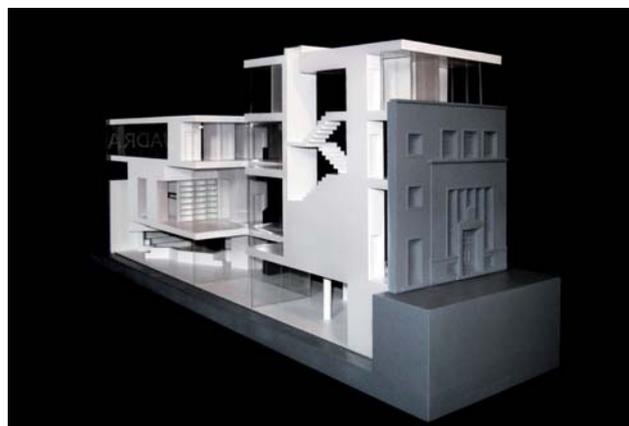
La ville de Matosinhos a grandi avec le port, né au milieu du 19^e siècle. Aujourd'hui l'imbrication avec la ville est aussi visible et l'intégration du port est devenue une nécessité revendiquée et assumée par l'Autorité portuaire. Cette entente et ce respect mutuel ont permis de mener à bien plusieurs projets. C'est le cas notamment de la desserte portuaire dédiée. D'autre part, plusieurs projets en cours viendront renforcer la compétitivité du port à l'échelle régionale et nationale.

La ville de Matosinhos a engagé le programme appelé "Quadra maritima" comprenant plusieurs volets dont les plages et le waterfront, le futur terminal de croisière et les zones commerciales avoisinantes et leurs restaurants et le port de pêche. Un des objectifs de ce programme est de préparer la région à gérer les activités liées au futur terminal de croisière qui pourra accueillir des paquebots de 300 m. C'est une opération d'aménagement complète qui est menée sur la base d'un accord de coopération entre le port, la municipalité et l'université. Ce nouvel équipement accueillera un centre de recherche maritime, un maritime business incubator et un port de plaisance.

L'objectif est de créer un espace urbain de qualité et un environnement qui propose une image très soignée afin d'accueillir les croisiéristes et de les attirer dans la ville.



Lieu d'implantation du projet "Quadra maritima"



Le futur "maritime business incubator"

Acteurs : Conseil général de Loire-Atlantique, établissements intercommunaux, Société publique locale Le Voyage à Nantes.

Avancement : Après les deux éditions de la manifestation Estuaire en 2007 et en 2009, la prochaine session se déroulera en 2012.

GRANDS ÉVÉNEMENTS DE L'ESTUAIRE DE LA LOIRE

Faire de l'estuaire de la Loire une terre de projets culturels, d'événements emblématiques et d'actions quotidiennes, de manière à aller au contact de la population et de lui faire mieux prendre conscience des richesses de son territoire.

Parallèlement à la volonté affichée de reconquête urbaine des espaces portuaires de Saint-Nazaire, le rapprochement avec Nantes et la création du Syndicat Mixte du SCoT Nantes-Saint-Nazaire a conduit le développement d'un certain nombre d'actions de dimension métropolitaine. Animer l'ensemble du fil de Loire de Nantes à Saint-Nazaire par des événements emblématiques, faire de la culture l'un des axes majeurs de la reconquête de l'île de Nantes, valoriser les espaces portuaires aval par la création d'espaces culturels thématiques comme dans le projet Ville-Port à Saint-Nazaire... telles sont quelques unes des actions visant à faire (re)découvrir l'estuaire de la Loire.

La manifestation Estuaire se pose ainsi en "leader" d'une vocation de penser un projet à l'échelle de l'estuaire de la Loire, grâce à sa volonté de révéler le territoire à ses propres habitants par le biais d'actions culturelles (temporaires ou pérennes) conçues dans un lien direct au site. Plus de 723 000 visites sur site ont ainsi été comptabilisées pour la seconde édition (2009), pour des actions financées par des fonds publics mais également par un mécénat des entreprises portuaires.

Des initiatives culturelles atypiques comme celles proposées par la compagnie mondialement connue Royal de Luxe (dont les ateliers sont sur l'île de Nantes) permettent de provoquer d'importants déplacements de foules, de part l'originalité et la qualité des événements proposés.

Enfin, des initiatives plus locales existent et contribuent à la réappropriation de la ville et de ses espaces portuaires, qu'il s'agisse de lieux dédiés (la salle de concert associative du VIP et le Lieu International des Formes Emergentes, tous deux situés au sein de la base sous-marine) ou d'événements estivaux (le festival Les Escales, courses au large...) sur le port de Saint-Nazaire.



La petite Géante



Les principaux sites de Loire abritant des manifestations lors de "Estuaire 2009".

CONTRIBUTION DU PORT À MARSEILLE PROVENCE CAPITALE EUROPÉENNE DE LA CULTURE

Depuis la nomination de la Ville de Marseille comme Capitale européenne de la culture en 2013, un large travail est mené sur le territoire pour identifier des lieux susceptibles d'accueillir des manifestations. Chargé d'histoire le port de Marseille-Fos a été retenu, compte tenu de la place des espaces portuaires dans la ville dont ils constituent un élément essentiel du paysage. Un travail entre l'association et le Port est mené pour offrir, en 2013, deux lieux majeurs au cœur des activités portuaires : le hangar du J1 et la Digue du Large.

Le J1 constituera l'un des principaux lieux d'accueil du public durant l'année 2013. Ce bâtiment portuaire accueillant une gare internationale au R+1, bénéficie d'une situation privilégiée offrant un spectacle extraordinaire sur les terminaux du Port et la rade de Marseille. Le port de Marseille

a prévu de mettre exceptionnellement à disposition de Marseille-Provence 2013 (par convention temporaire pour la durée de l'année 2013) les espaces résiduels du R+2 du hangar J1 – soit un plateau de 5 000 à 6 000 m² –, tout en maintenant l'activité de la gare. Le Port assume les travaux de gros œuvre et le met à disposition de l'association Marseille Provence 2013.

La partie sud de la Digue du Large sera ouverte au public.



Le J1 en cours d'instruction



La Digue du Large



Le J1 avant réhabilitation

crédits photos : GPMM

Acteurs : Port du Havre, collectivités locales de l'Estuaire de la Seine, entreprises.

Avancement : plan mis en service en 2009.

PLAN DE JALONNEMENT POIDS LOURDS DE LA ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE

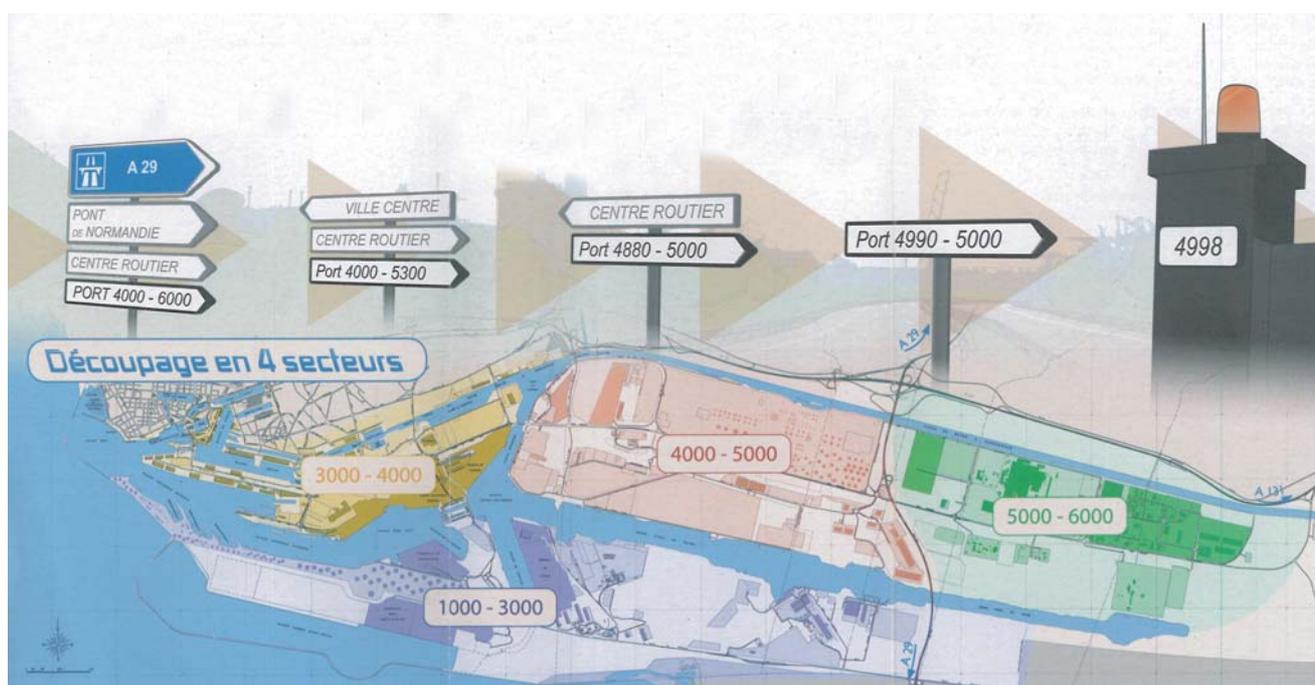
En réponse à la demande des acteurs du territoire (Élus, industriels, transporteurs...) et en association avec eux, un schéma directeur dit "de jalonnement" a été élaboré par la Direction du Développement du port et lancé fin 2009. Il répond à plusieurs objectifs :

- ◆ faciliter le repérage pour une meilleure fluidité des déplacements sur l'ensemble de la Zone Industrielle et Portuaire havraise ;
- ◆ apporter une meilleure lisibilité donc une sécurisation accrue de la desserte routière de cette zone ;
- ◆ éviter les flux routiers "parasites" hors domaine portuaire (poids lourds égarés) dans les communes du nord de l'estuaire.

Concrètement, en complément de l'adresse postale habituelle d'un établissement, va s'ajouter la référence "Port du Havre", accompagnée d'un numéro à quatre chiffres correspondant à une localisation précise dans un des quatre secteurs géographiques de la circonscription portuaire havraise.

Simple et universel, ce dispositif nouveau en France a fait ses preuves dans de grands ports comme Anvers, Rotterdam, Amsterdam. Il a récemment été mis en place à Dunkerque. Il doit permettre des économies de temps de parcours, les conducteurs trouvant facilement leur itinéraire sans risque de se perdre dans les communes avoisinantes.

Il crée également une identité de place puisque tous les établissements situés sur la circonscription portuaire havraise sont identifiés sous la référence "Port du Havre".



Le plan de Jalonnement sur le domaine portuaire du Havre

Acteurs : Port du Havre, Collectivités locales, Réseau ferré de France, Voies navigables de France, État, Union européenne, partenaires privés.

Avancement : poursuite du programme autour des projets de prolongement du grand Canal et de chantier multimodal.

INVESTISSEMENTS MAJEURS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE ET FLUVIAL

Dans un contexte très concurrentiel, le port du Havre a pour ambition d'accroître sa part de marché dans le range nord européen. Cela passe en particulier par l'objectif fixé d'une capacité d'accueil de 6 millions d'EVP (conteneurs équivalent 20 pieds) et par une augmentation de la part des modes massifiés ferroviaires, fluviaux et de cabotage short/sea pour élargir et consolider l'hinterland du Havre (de 15% à 25% d'ici 2020).

Le développement du fret ferroviaire est la condition d'un grand hinterland, à la mesure des nouveaux terminaux du Port. Celui-ci doit conforter ses positions sur l'ouest de la France, progresser sur l'est, et mettre un pied au-delà du Rhin. La libéralisation du marché ferroviaire, l'entrée de nouveaux acteurs prenant des positions plus intégrées sur la chaîne et la réforme du réseau ferré portuaire, créent également de nouvelles conditions favorables au développement du ferroviaire au port du Havre.

Le Port s'est engagé depuis 2008 dans la modernisation de ses infrastructures ferroviaires afin d'optimiser la constitution des trains au départ du Havre : gares de triage de la plaine alluviale et de Port 2000, nouveau raccordement direct à la ligne Paris-Le Havre fin 2010. Ces travaux seront complétés au niveau régional par RFF qui engage la modernisation du réseau dédié fret au nord-ouest de la capitale pour alléger le trafic sur la ligne Le Havre-Paris (électrification de la section Serqueux-Gisors).

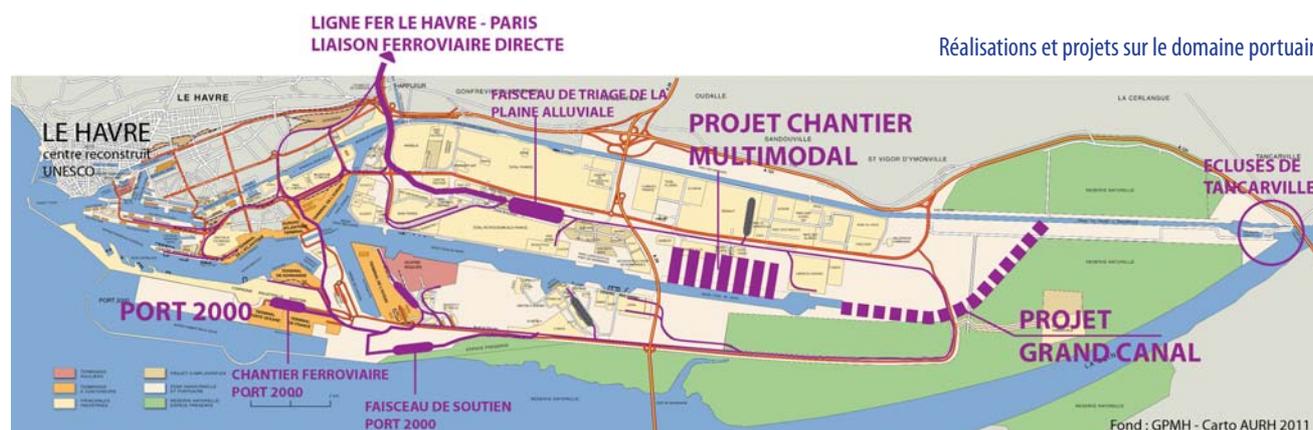
De son côté, le renforcement du fluvial est stratégique pour faire face aux saturations des autres modes en Ile-de-France et anticiper la mise en service du canal Seine-Nord Europe. La mise à niveau et l'élargissement des plages horaires des écluses de Tancarville permettent déjà d'augmenter l'offre pour les opérateurs fluviaux.

Les projets de prolongement du Grand Canal et de Chantier Multimodal dans la plaine alluviale (route, fer, fleuve) devraient permettre d'augmenter encore la part de transport massifié et d'attirer de nouveaux opérateurs.

Ce programme d'investissements volontariste se veut conforme aux objectifs du Grenelle II. Il devrait réduire la part du transport de marchandises par la route (de 84% en 2010 à 75% en 2020) sachant que, compte tenu des objectifs de croissance du port, le trafic routier de conteneurs pourrait, quant à lui, doubler passant de 1,5 à 3 millions de conteneurs traités par la route.

- ◆ Raccordement ferroviaire Port Est-ligne Paris Le Havre : livraison décembre 2010. Coût : 30 millions d'euros.
- ◆ Chantier Multimodal : livraison 2013. Coût : 140 millions d'euros
- ◆ Prolongement du Grand Canal : livraison prévue pour 2015. Étude en cours.

Réalisations et projets sur le domaine portuaire



Fiches GOUVERNANCE

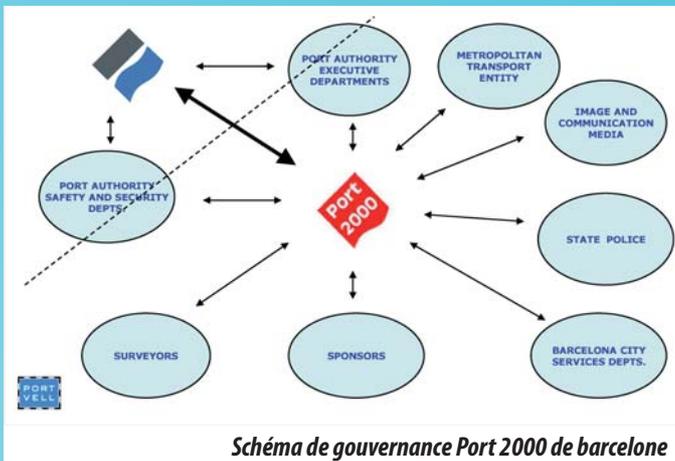


Schéma de gouvernance Port 2000 de Barcelone

PREMIERS CONSTATS SUR LES INCIDENCES DE LA RÉFORME PORTUAIRE FRANÇAISE

S'il s'avère encore trop tôt pour dresser le bilan des lois de 2004 et 2008, notamment pour en mesurer l'impact sur la compétitivité des ports, certains constats partiels peuvent être dégagés :

- La loi du 13 août 2004 encadre le transfert de l'Etat aux collectivités (régions et départements principalement) de la propriété et gestion des anciens Ports d'Intérêt National ; ce transfert s'est traduit par un regain de dynamisme, une gouvernance décentralisée très variée, présidant aux choix d'objectifs essentiellement régionaux et locaux ; il a engendré une grande diversité de stratégies portuaires, liées notamment à la structure du trafic, à l'adossement aux métropoles et à une différence marquée de culture politique entre le Nord et le Sud de la France.
- La loi du 4 juillet 2008 transforme la gouvernance des Grands Ports Maritimes, recentre leurs missions (modèle du "landlord port" développé notamment au Benelux), généralise le "commandement unique" des terminaux et met en exergue les projets stratégiques ; le rôle des administrations d'Etat reste déterminant (conseil de surveillance), l'implication des collectivités étendue aux conseils de développement (nouvelle instance consultative favorisant les échanges et force de proposition) et celle du secteur privé réduite pour éviter les conflits d'intérêts ; des investissements importants sont consentis au niveau national pour améliorer l'outil portuaire et les dessertes ferroviaires et fluviales ; bien que les effets de cette réforme, achevée en 2011, ne puissent pas être appréciés à ce stade, des propositions complémentaires sont dès à présent étudiées par les autorités portuaires, les parlementaires et l'Etat, en relation avec les chargeurs, pour développer une véritable stratégie de reconquête des parts de marchés.



04 mai 2010 Colloque Seine d'Avenir au Havre :
M. Antoine RUFENACHT, Président de la CODAH,
M. Laurent FABIUS, Président de la CREA et Bertrand DELANOE Maire de Paris après la signature de la déclaration commune.

Acteurs : Grands ports maritimes du Havre et de Rouen, Port de Paris.

Avancement : plan mis en place lors de la réforme portuaire de 2008.

CONSEIL DE COORDINATION INTER-PORTUAIRE DE LA SEINE

L'axe Seine constitue le premier complexe portuaire français. Ouvert sur l'Europe, il irrigue par voie fluviale le bassin parisien, plus grand marché de consommation nationale.

Instauré dans le cadre de la réforme portuaire engagée en 2008 et présidé par Claude Gressier, le Conseil de coordination inter-portuaire de la Seine regroupe les grands ports maritimes du Havre et de Rouen et le port autonome de Paris ainsi que les principales collectivités territoriales concernées, Réseau ferré de France et Voies navigables de France.

Il travaille autour de quatre objectifs :

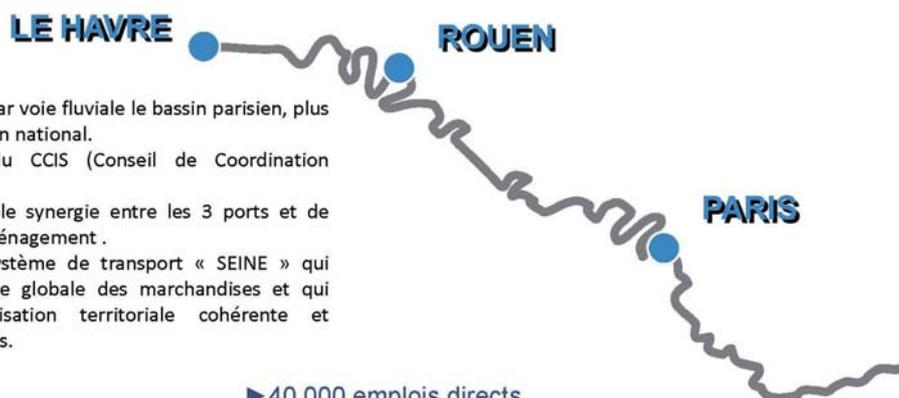
- ◆ l'amélioration de la logistique d'approvisionnement du quart Nord-Ouest de la France en proposant des solutions globales autour du Gateway de la Seine comme solution logistique européenne ;

- ◆ l'attraction de nouveaux trafics par la complémentarité des investissements et une promotion commerciale commune ;
- ◆ la coordination des politiques d'aménagement visant à améliorer les interfaces fer-fluve ;
- ◆ la politique environnementale.

Le caractère complémentaire et peu concurrentiel des trois places portuaires permet un partenariat constructif autour de la maîtrise des réseaux ferroviaires, l'ouverture de nouveaux terminaux en bord de Seine, le renforcement des terminaux existant à Rouen, au Havre et à Paris.

Les trois ports se préparent ensemble à l'ouverture du Canal Seine Nord en 2017, maillon manquant entre le réseau fluvial du Benelux et l'Île-de-France.

L'axe Seine : premier complexe portuaire français



Ouvert sur l'Europe, il irrigue par voie fluviale le bassin parisien, plus grand marché de consommation nationale.

Octobre 2009 : création du CCIS (Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine)

Objectifs : établir une véritable synergie entre les 3 ports et de coordonner les politiques d'aménagement .

faire émerger un véritable système de transport « SEINE » qui permette une prise en charge globale des marchandises et qui corresponde à une organisation territoriale cohérente et dynamique, celle du Grand Paris.

- ▶ 40 000 emplois directs
(120 000 emplois directs et indirects probables)
- ▶ Plus de 14 000 hectares de terrains gérés ou à développer
- ▶ 128 Millions de tonnes traitées dans ces 3 ports
- ▶ 1,2 Milliards d'€ d'investissements sur 4 / 5 ans

CONVENTION CADRE 2010-2013 ENTRE COMMUNAUTÉ URBAINE ET PORT

La réforme portuaire de 2008 a modifié l'organisation et le fonctionnement des établissements publics gestionnaires des ports de l'État. Comme les six autres ports métropolitains relevant du statut de grand port maritime, celui de Dunkerque est à présent structuré autour d'un conseil de surveillance et d'un directoire, auxquels a été adjoint un conseil de développement. Le législateur a imaginé cette nouvelle gouvernance en souhaitant qu'elle puisse être plus réactive et plus proche des problématiques de son territoire. Les grands ports maritimes ont en outre la charge de définir, en concertation avec leurs partenaires économiques et institutionnels, leur politique de développement, dans le cadre d'un projet stratégique pluriannuel. Lorsque l'on sait qu'à Dunkerque le domaine public portuaire s'étend sur près d'un tiers du territoire communautaire, que les activités du pôle industrialo-portuaire, de façon directe ou indirecte, font travailler quelque 25 000 personnes et qu'elles génèrent près de 80% de la valeur ajoutée du Dunkerquois, on mesure combien une convergence de vues est indispensable entre ces deux acteurs majeurs du territoire que sont la Communauté urbaine et le Grand port maritime.

C'est la raison pour laquelle la Communauté urbaine et le Grand port maritime ont élaboré une convention-cadre pluriannuelle. Signée le 11 octobre 2010. Celle-ci vise à ce que la réflexion et l'action des deux structures en faveur de l'aménagement, de l'attractivité et du développement durable du territoire soient menées conjointement. Les enjeux sont multiples en termes d'urbanisme, de cadre de vie et, bien entendu, d'activité économique.

Souhaitant renforcer la cohérence des politiques développées, la Communauté urbaine et le Grand port maritime se sont engagés, dans le respect des prérogatives de chacun, à prendre en compte les préoccupations de l'autre dans la définition de son action et de ses projets. Ensemble, ils veulent partager des objectifs communs visant à renforcer le territoire, comme plate-forme logistique et commerciale, et positionner la place dunkerquoise sur le marché des conteneurs et autres marchandises diverses, tout en confortant son pôle industriel et énergétique.

Cela se traduit par la mise en place de groupes de travail communs autour des six thématiques identifiées, et par la définition de modalités d'instruction des dossiers visant à faciliter la prise de décision par les deux partenaires :

- ◆ organisation et innovation en matière de desserte et de multimodalité ;
- ◆ organisation et gestion domaniale en fonction des usages ;
- ◆ politique environnementale, risques et aménagement du territoire ;
- ◆ plaisance, tourisme, culture et social ;
- ◆ économie : investissements dans les infrastructures ;
- ◆ politique commerciale, communication et relations internationales.

Cela passe également par un accompagnement financier des investissements portuaires par la Communauté urbaine, dès lors que ceux-ci sont en cohérence avec les orientations du projet communautaire.



Signature de la convention cadre le 11 octobre 2010

BASSINS EST : DÉVELOPPER PORT ET VILLE EN COMPLÉMENTARITÉ

Dans le cadre d'une démarche qui va associer l'ensemble des acteurs intéressés aux développements des Bassins Est, (collectivités locales, place portuaire, acteurs économiques, partenaires sociaux, services d'Etat, aménageurs urbains, manutentionnaires, ...), un nouveau schéma de pilotage, base du projet stratégique du GPMM pour ses bassins Est, s'élabore. A côté du confortement des activités traditionnelles de réparation navale et de conteneurs, deux orientations majeures ont été fixées :

- ◆ Renforcer la position de Hub roulier méditerranéen et atteindre 320 000 remorques, à l'horizon 2025
- ◆ Développer la vocation de port passagers et atteindre 4 millions de passagers à l'horizon 2025

Les groupes de travail organisés pour l'élaboration du schéma de pilotage, les échanges au sein du Conseil de Développement du GPMM et les réflexions préparatoires de la révision du Plan Local d'Urbanisme de Marseille ont été l'occasion d'une prise de conscience, par l'ensemble des acteurs, de l'interdépendance entre les diverses fonctions du territoire. Le caractère exceptionnel de la présence du port de Marseille Fos, 1er port français adossé à une métropole de plus de 1,5 millions d'habitants ne fait plus débat. Les orientations développées par la Ville de Marseille dans son Plan d'Aménagement et de Développement Durable visent à réaffirmer la



vocation industrielle, commerciale et logistique de la partie centrale des bassins Est et à encourager les porosités urbaines et fonctionnelles entre le port et la ville, en priorité au Nord et au Sud du domaine portuaire (aux niveaux d'Euroméditerranée, pour améliorer l'attractivité du grand centre ville, et de l'Estaque, pour développer un pôle de loisirs et touristique). Les options retenues par le Conseil de Surveillance du GPMM visent à développer les activités du Port et à aménager son domaine en s'appuyant sur un travail de mise en cohérence des projets portuaires et urbains. A charge pour les collectivités d'organiser le territoire et de développer les fonctions urbaines dans le respect des préoccupations du développement durable et de qualité de vie, tout en contribuant à faciliter un développement des activités économiques ou logistiques support du rayonnement portuaire.

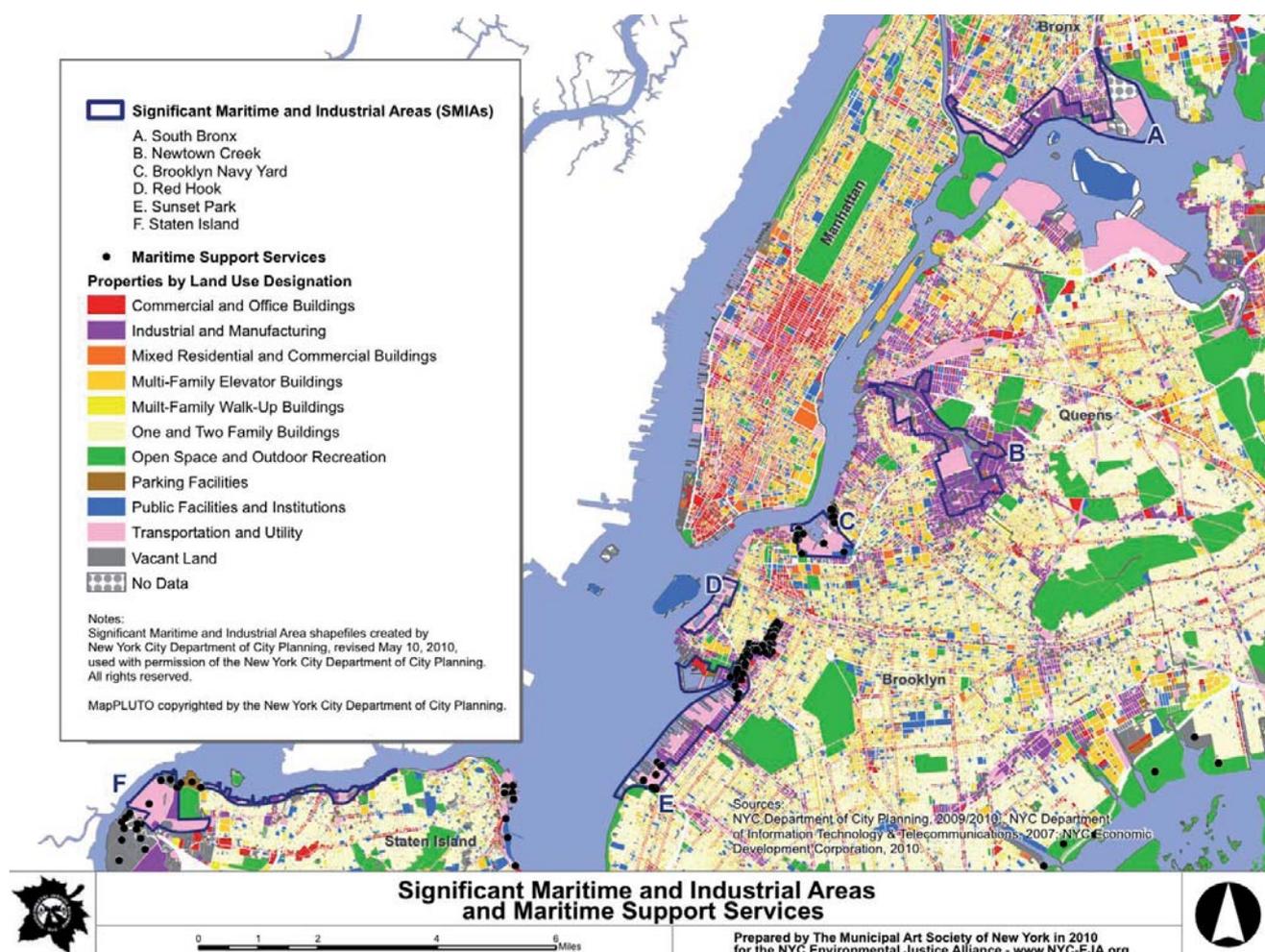


VISION 2020, SCHÉMA CONCERTÉ D'AMÉNAGEMENT DU FRONT DE MER

Le 14 mars 2011, le maire Michael R. Bloomberg et le Président Christine C. Quinn ont annoncé la sortie de la Vision 2020 du port de New York : "New York City Waterfront Plan global"; une vision sur dix ans pour l'avenir de la ville, concernant 520 miles de rivage. Ce plan fournit un cadre durable pour les transports, avec une amélioration de l'accès public aux berges tout en proposant des pistes de développement économique.

Le front de mer de New York a toujours joué un rôle majeur et c'est l'un de ses plus grands atouts. La ville possède le plus long front de mer auquel, pendant des décennies, les New-Yorkais n'ont pu avoir accès.

"Vision 2020", dirigée par le ministère de l'Urbanisme, est l'aboutissement d'un long processus de planification participative impliquant de multiples organismes prenant en compte les commentaires des New Yorkais concernant ce projet.



Acteurs : Communauté d'agglomération de Morlaix, villes de Morlaix et Saint-Martin des Champs, Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix, Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Brest (ADEUPa).

Avancement : Restitution en avril 2011.

CONCEPTION CONCERTÉE DE L'AMÉNAGEMENT DU PORT

Dans le cadre d'une politique de développement de la plaisance à l'échelle de son bassin de navigation, la Communauté d'agglomération de Morlaix souhaite conforter et redynamiser le port de Morlaix. Cet équipement est confronté à un phénomène d'envasement qui limite sa capacité de fonctionnement et oblige à mettre en œuvre chaque année, des opérations d'entretien. Des études techniques ont été engagées permettant de résoudre ce problème de façon pérenne. Parallèlement, le maître d'ouvrage a exprimé sa volonté de disposer d'un volet urbain de valorisation du port. La mission confiée à l'ADEUPa est de préciser et d'évaluer l'importance du rôle du site portuaire et ses possibilités d'évolution. Le site portuaire occupe une position clé, il constitue un élément patrimonial majeur et un lieu d'animation pour l'agglomération.

La réflexion a pris une dimension particulière en raison de la démarche participative initiée pendant l'étude. En effet, des personnalités qualifiées de la société civile ont été associées dans un atelier d'urbanisme qui a produit les idées et suggestions contribuant à l'élaboration du projet (description

des concepts d'aménagement). La vision collective et partagée qui résulte de ce travail prend la forme d'un schéma d'orientation à l'échelle de l'ensemble du site portuaire.

Ce schéma précise la localisation et la nature des lieux d'intensité urbaine générateurs de flux entre la ville et le port. Il identifie et caractérise les espaces d'interventions à restructurer ou à réhabiliter, tant sur le bâti que les dépendances foncières. Il a également pour objet de définir les éléments de programme inhérents aux fonctions majeures et intrinsèques du site. En complément, pour agrémenter l'attractivité du quartier portuaire, des orientations concernant l'animation économique, culturelle et événementielle sont proposées. La réussite d'un tel projet nécessite une intervention forte sur les aménagements et sur les programmes, pour créer un impact sur le terrain, susceptible d'entraînement auprès des acteurs économiques et des habitants. L'expression de cette volonté partagée se traduit par la signature de "La charte d'aménagement et de développement du site portuaire de Morlaix" par les quatre principaux partenaires du projet.

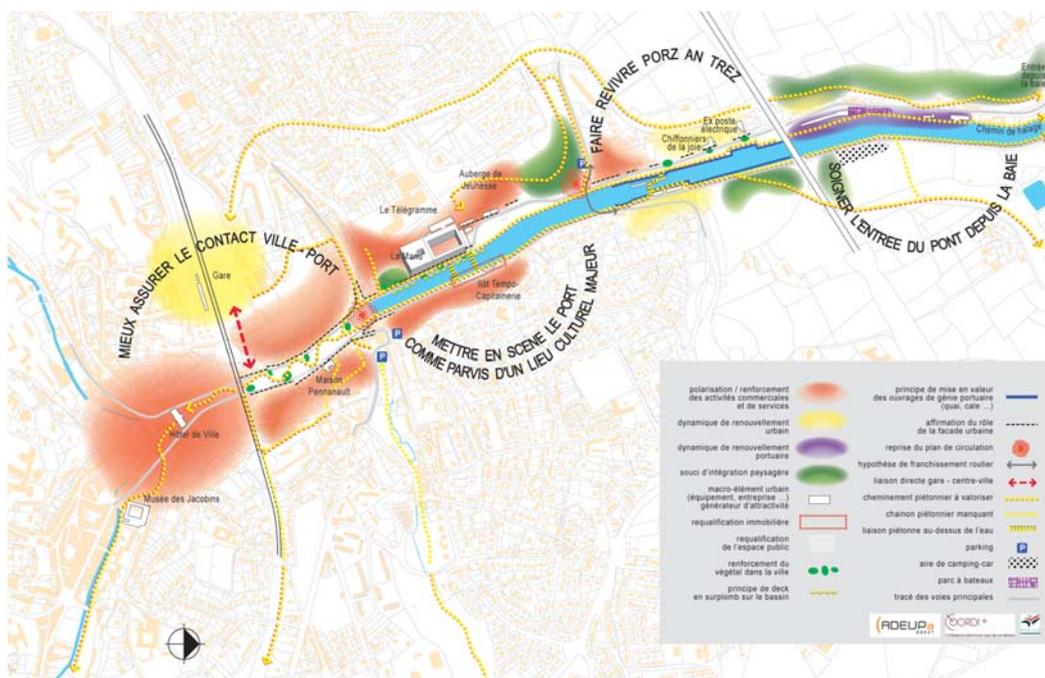


Schéma d'orientation du site portuaire

Acteurs : Brest événements nautiques, Brest métropole océane, office du tourisme de Brest, Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Brest (ADEUPa).

Avancement : finalisation de l'étude en 2009.

BREST 2012 ET LES FÊTES MARITIMES

Des manifestations nautiques sont organisées à Brest depuis 1992. Ces rassemblements ont un effet important en matière de développement touristique, d'image et d'attractivité. Par ailleurs, ils confortent la vocation maritime brestoise.

A la demande de la collectivité, une étude mesurant l'impact de la fête sur l'économie locale et une enquête visiteurs ont été réalisées lors de l'édition 2008. L'objectif est, dans un premier temps, de mieux identifier les caractéristiques des touristes et leurs principales attentes pour, dans un deuxième temps, adapter la communication et l'offre de prestations. L'association Brest événements nautiques, organisateur de la manifestation, dispose ainsi d'éléments objectifs pour adapter l'offre aux attentes des visiteurs tout en assurant une concertation avec l'ensemble des acteurs locaux.

Au total, ce sont 650 000 visiteurs qui ont été accueillis dont la moitié réside dans le Pays de Brest. La forte représentation des visiteurs du Grand Ouest, de la région parisienne, des régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur témoigne de la fidélité de ces clientèles. Les touristes d'autres départements français ont été moins nombreux tandis que plus de 30 nationalités étrangères étaient recensées.

Déjà constaté par le passé, le vieillissement des visiteurs se confirme ; ceux-ci sont non seulement plus nombreux mais également les plus satisfaits. A l'inverse, les 25-34, davantage à la recherche de concerts et spectacles sont moins présents.

L'impact de Brest 2008 sur la saison touristique est indéniable, devenant l'espace de quelques jours le fer de lance d'une destination touristique encore peu affirmée. Pour cette 5^e édition, la fête maritime séduit de nouveaux visiteurs : le tiers du public découvrait la manifestation, et 27 000 nouveaux visiteurs (extérieurs au département) découvraient le Pays de Brest.

Le public affiche sa satisfaction (79% de visiteurs satisfaits ou très satisfaits). Des améliorations sont néanmoins possibles sur les prix (restauration, forfaits d'entrée, navettes, balades en mer), la qualité de la restauration, les concerts et les animations.

L'impact économique est pour le moins significatif ; au total, il atteint 31 millions d'euros. Pour 1 euro de financements publics, environ 6 euros sont injectés dans l'économie locale.

L'édition 2012 des Tonnerres de Brest sera organisée entre les 13 et 19 juillet.



Crédit photo : ADEUPa, 2008

Acteurs : Province de Gênes, Université de Gênes, Autorité Portuaire, Capitainerie, Porto Antico.

Avancement : Création en novembre 2009.

PORT CENTER, LIEU DE DÉCOUVERTE ET COMPRÉHENSION DU PORT

- ◆ Mission et objectifs : valoriser et promouvoir les savoirs matériels et immatériels du port et améliorer son image.
- ◆ Public cible : étudiants, grand public, touristes.
- ◆ Nombre de visiteurs (2009-2010) : 14 000.

Depuis 2000, Gênes développe des actions innovantes pour soutenir l'identité de la communauté maritime. Une nouvelle structure, "le Port Center", a été ouverte en novembre 2009 pour sensibiliser la population autour du rôle économique du port, de l'industrie maritime et de l'importance du port en termes d'emplois. Quais, entrepôts, bateaux, chantiers navals, bureaux des armateurs, agences maritimes deviennent des espaces pour découvrir le port et son milieu économique passé, contemporain ou futur ainsi que

la façon dont il s'intègre dans le schéma général des stratégies du pays et de l'Union européenne. Le Port Center de Gênes est d'abord destiné à faire visiter et connaître le port au plus large public (lieu d'exposition permanent, visite du port sur terre ou depuis la mer, points d'information dans des espaces publics face au port, publications, site internet, réseau avec d'autres Ports Centers européens). Le Port Center a également pour rôle un service éducatif adressé aux étudiants, enseignants et aux parents (projets, visites guidées, technologies didactiques et matériels pédagogiques, base de données et études spécifiques, laboratoires).



© port center genova

Acteurs : Région Nord-Pas-de-Calais, Syndicat mixte de la Côte d'Opale, ports de Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne-sur-Mer, Etaples-sur-Mer, Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale.

Avancement : action constante depuis 1999.

RÉSEAU PLAISANCE DE VALORISATION DES ACTIVITÉS NAUTIQUES

La plaisance maritime est une activité touristique en développement et en constante mutation. Depuis 1999, date de la création du réseau Plaisance, le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale dynamise la plaisance maritime régionale par une action de promotion commune des cinq ports de plaisance du littoral Côte d'Opale : Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne-sur-Mer et Étapes-sur-Mer.

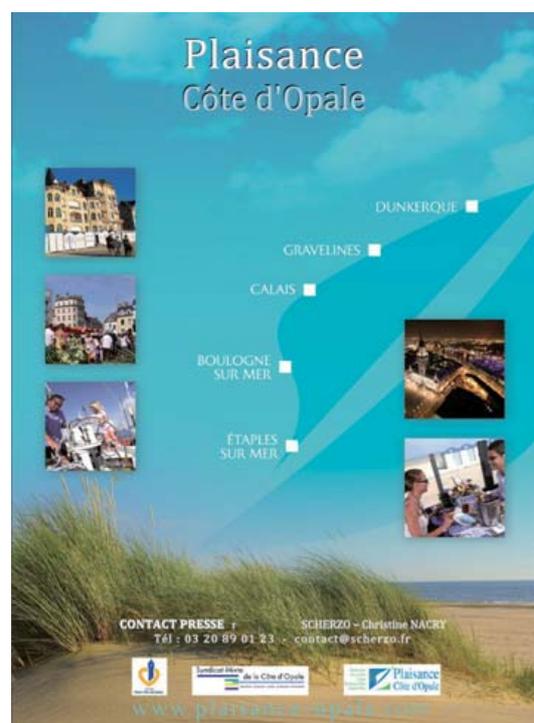
Soutenu par la région, Plaisance Côte d'Opale assure la promotion de la destination Côte d'Opale et s'engage dans une dynamique moderne mettant les ports à même de faire face aux défis futurs. Les actions menées conjuguent investissements, amélioration du service, promotion et collaborations internationales, le tout guidé par une démarche de développement durable.

L'attractivité des ports de plaisance en direction des plaisanciers britanniques et nordiques est l'une des ambitions portées par le réseau Plaisance. Par son travail de lobbying (salons nautiques, mise en place d'événements, communication dans la presse spécialisée) et un travail partenarial avec les ports anglais et nordiques, Plaisance Côte d'Opale continue de promouvoir le territoire.

D'autres actions toujours centrées autour de l'objectif de qualité de service et d'usage pour les plaisanciers visent à améliorer l'attractivité des cinq ports. Ainsi le réseau porte comme ambition le renforcement des formations de la fi-

lière plaisance (accueil, services spécialisés) et l'amélioration des infrastructures (extension du nombre d'anneaux, mise en place de services annexes...).

Sous l'impulsion des réflexions et études initiées par le réseau plaisance, les collectivités territoriales intègrent progressivement dans les projets d'aménagement la thématique plaisance et en font un élément important du développement touristique des territoires. Le projet Neptune à Dunkerque ou encore le projet République-Eperon à Boulogne-sur-Mer sont deux exemples de la prise en compte de ces réflexions dans la conception des projets urbains portés par les collectivités.



Les projets d'Europas 10 "inventer l'urbanité"
Projet lauréat : "Acte 1 entrez en scène"



Source : Acte1, entrez en scène

OUTILS DE MARKETING ET DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Bilbao aura été sans doute plus que d'autres frappée par la crise économique mondiale des années 70 et par les évolutions du transport maritime. Ville portuaire de commerce, devenue une agglomération industrielle, elle avait fondé sa richesse sur l'industrie sidérurgique, les chantiers navals et la construction de biens d'équipement. L'ampleur de la crise et ses contraintes physiques imposaient une planification non conventionnelle et ont conduit les autorités à engager un changement de modèle économique au travers d'une profonde reconfiguration urbaine.

Les espaces libérés de leurs activités productives et portuaires le long du fleuve vont devenir la colonne vertébrale du processus de redynamisation initié par la municipalité. La reconquête de la Ria à l'échelle métropolitaine et la libération des berges imposaient de fait de lourds travaux dont la construction d'un port à l'embouchure du fleuve et d'une nouvelle gare de marchandise.

Cette volonté d'ouverture passait aussi par le changement d'image de marque de la ville. C'est sans doute par cette ambition à la fois culturelle et architecturale, et par les discussions auxquelles elle a donné lieu, que le projet de Bilbao s'est fait connaître.



Le musée Guggenheim

Dans la mise en œuvre de cette politique de reconquête, la société "Bilbao Ria 2000" (aménagement) a joué un rôle essentiel tout comme "Metropoli 30" (communication). Ces organismes ont permis l'union des municipalités de l'aire métropolitaine et d'une centaine de partenaires privés. Véritable acteur de développement territorial et de marketing urbain, ils n'ont cessé depuis plus de dix ans de jouer la carte de la valorisation internationale de Bilbao.

BILBAO 2010.

Bilbao as a Global City

Making Dreams come True:

La Estrategia **Estrategia**

En la Reflexión
Estrategica
dijimos que
en Bilbao
los sueños
se hacen realidad.
Ahora,
decimos cómo.

Bilbon ametsak
errealitate
bihurtzen direla
esan genuen
Gogoeta
Estrategikoan.
Orain, gauzatzeko
modua azaldiko dugu.

INNOVATION

CULTURE EXPERIENCE

QUALITY OF LIFE

GLOBALITY

COMMITMENT

OPOLI

Ce rapport a été réalisé avec l'appui de l'AIVP



L'AIVP, le réseau mondial des villes portuaires, a été fondée en France dans la ville portuaire du Havre en 1988. L'association réunit aujourd'hui près de 206 ports, villes, entreprises ou organismes publics. Le réseau international de l'AIVP couvre 47 pays. Les membres actifs de l'AIVP partagent tous la même volonté : améliorer le dialogue entre les villes et les ports et favoriser les échanges d'expériences entre places portuaires. Sur des domaines aussi divers que les problématiques de développement urbain sur les interfaces ville-port, les politiques d'aménagement du territoire, le développement durable et l'environnement, les fonctionnalités économiques propres aux places portuaires. . . , les acteurs des villes portuaires veulent échanger leur savoirs pour mieux progresser. Les projets de développement conjoint ville-port sont au cœur des travaux de l'AIVP.

Pour répondre à sa mission de diffusion des connaissances sur les villes portuaires et d'échanges d'expériences, l'AIVP dispose d'un centre de ressources documentaires et organise régulièrement des colloques et séminaires internationaux qui se sont imposés au fil des années comme une référence mondiale. En participant à la publication et à la diffusion de guides des bonnes pratiques sur les espaces d'interface ville-port, l'AIVP entend inciter encore davantage les acteurs des villes portuaires au dialogue ville-port, plus que jamais indispensable pour l'avenir de chaque place.

AIVP – 5, Quai de la Saône
76600 Le Havre - France
Tel : +33 2 35 42 78 84
Fax : +33 2 35 42 21 94
Mail : aivp@aivp.org

**The worldwide network
of port cities**



FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

F.N.A.U. 1, rue de Narbonne - 75 007 Paris
 Tél. : 01 45 49 32 50 - Fax : 01 45 49 94 46
 Internet : www.fnau.org
 Courriel : fnau@fnau.org

Président : Vincent Feltesse
 Délégué Général : Marcel Belliot
 ISBN : 13 978 2 9517793-8-9

CONTRIBUTIONS

Agences d'urbanisme de :
 Bordeaux - Boulogne-sur-Mer - Brest -
 Dunkerque - Le Havre - Lorient - Marseille
 - Saint-Nazaire - Toulon

Grands Ports Maritimes de :
 Dunkerque - Le Havre - Marseille

AIVP, le réseau mondial des villes portuaires
 Pierre Gras, consultant, journaliste
 Michèle Collin, UMN, CNRS Lavue 7218

