



Les synergies espace portuaire/espace urbain dans les reconversions de friches portuaires *

Par Jean-Marc LACAVE**

Le phénomène de la conteneurisation qui a débuté dans les années 1960 a marqué une évolution très profonde dans les besoins des ports en infrastructures, en équipements et en modes de gestion, une évolution entraînant une multiplication des friches portuaires.

Au titre des différentes stratégies mises en œuvre pour répondre au défi de l'aménagement de ces friches, nous allons dans cet article nous intéresser plus particulièrement à l'une d'elles qui repose sur une action concertée des différents acteurs locaux impliqués, qui, allant bien au-delà de la seule problématique de la reconversion des friches portuaires, pose la question d'une mixité productive entre les fonctions portuaires et les fonctions urbaines.

Parler des territoires portuaires est un exercice qui révèle toute la complexité des enjeux qui s'y jouent, cette complexité étant liée en grande partie à l'évolution constante des diverses fonctions exercées sur ces territoires.

De ce point de vue, chaque ville portuaire a son histoire propre. Chacune a suivi une évolution plus ou moins profonde de sa morphologie.

Pour illustrer ce point, il suffit de prendre, presque au hasard, un exemple parmi d'autres, celui du port de Rouen.

Rouen a acquis sa vocation maritime dès l'époque gallo-romaine. Ce port a développé de manière notable ses activités à partir du Moyen Âge en direction de l'Europe du Nord, de l'Asie et des Antilles, notamment grâce à l'industrie textile et au marché des céréales. D'abord séparé de la ville par les fortifications entourant celle-ci, le port s'en est ensuite rapproché à partir du XVIII^e siècle, du fait du démantèlement progressif de ces dernières. Puis, au XIX^e siècle, il s'est déplacé vers l'aval de l'estuaire de la Seine pour accueillir des navires de plus en plus importants et accompagner l'industrialisation des activités portuaires.

Après la Deuxième Guerre mondiale qui a vu la destruction massive des infrastructures et des équipements du port, la période de reconstruction a été engagée dès les années 1950 en dehors des limites urbaines, du fait notamment de l'accentuation concomitante de l'emprise

urbaine. Puis est arrivée la période du développement de la conteneurisation, à partir des années 1960, qui a marqué une évolution très profonde dans les besoins du port en infrastructures et en équipements, ainsi que dans les modes opératoires.

Cette évolution majeure a conduit à la naissance de friches portuaires parmi les installations anciennes. Ce phénomène lié à la conteneurisation n'a épargné quasiment aucun port dans le monde parmi ceux traitant de marchandises générales, et chacun d'eux a dû trouver une solution spécifique pour rester connecté aux flux massifiés de marchandises transportées sur des porte-conteneurs aux dimensions de plus en plus impressionnantes.

On peut ainsi affirmer que quelle que soit l'histoire ancienne des villes portuaires (celle-ci leur ayant certes donné des spécificités propres), la conteneurisation leur a posé le même problème général depuis un demi-siècle.

Dès lors, les stratégies développées par les ports se répartissent en trois grandes catégories (non exclusives les unes des autres) :

- ✓ il y a eu, tout d'abord, la recherche d'une optimisation du territoire portuaire pour en améliorer la productivité. Les fonctions qui ne nécessitaient pas directement l'accès en bord à quai ont été éloignées. Les terminaux ont été redessinés, des remblais ont été réalisés pour allonger des quais et élargir les sur-



faces nécessaires à la manutention. L'informatique a permis de mieux gérer les mouvements des conteneurs, ceux-ci étant stockés en empilements d'une hauteur de plus en plus grande. Typiquement, les ports asiatiques comme ceux de Singapour ou de Hong-Kong sont les meilleurs exemples de la mise en œuvre de ces logistiques ;

- ✓ puis, la relocalisation du port. Cette solution est inévitable lorsque la ville et son port croissent simultanément et que les impacts portuaires sont ressentis de plus en plus négativement par les « urbains ». Cette relocalisation s'opère généralement de manière progressive pour éviter d'interrompre l'exploitation portuaire et permettre d'amortir les investissements liés aux activités existantes. On trouve des exemples (anciens ou récents) de telles initiatives de relocalisation aussi bien à Marseille-Fos (dès les années 1960) qu'à Shanghai ou à Brême ;
- ✓ enfin, et c'est l'objet même de cet article, la troisième catégorie d'aménagement consiste à coordonner le plan directeur du port et celui de la ville, ce qui sous-entend une coopération constructive en termes de stratégie et de projets entre les autorités en charge du développement portuaire et celles de la ville.

De fait, une ville portuaire est une organisation territoriale, sociale et industrielle complexe, dont le développement est déterminé par un grand nombre d'acteurs (nationaux, locaux, publics, privés). Chacun d'eux ayant ses propres motivations et ses propres intérêts liés à un même espace et étant en concurrence pour les mêmes ressources (salaires, réseaux de transport, revenus fiscaux, environnement), le risque de tensions entre ces différents acteurs est grand, et ce d'autant plus que la « distance » est importante entre la gouvernance du port et celle de la ville.

Cette catégorie va bien plus loin que les classiques échanges de terrains qui se sont multipliés depuis plus de vingt ans et qui ont donné lieu à la conquête de friches portuaires par de nouveaux *waterfronts* (fronts de mer), fort réussis dans un grand nombre de cas, comme à Barcelone, à Bilbao, à Hambourg, à Londres, à San Francisco ou encore au Cap.

De façon quasi générale, c'est cette troisième catégorie d'aménagement qui est aujourd'hui à l'ordre du jour pour les ports.

Pour arriver à cette nouvelle intelligence du territoire commune aux acteurs portuaires et aux acteurs urbains, il est intéressant de rappeler comment s'est passée précisément l'évolution, depuis une vingtaine d'années, des territoires délaissés du fait de la conteneurisation.

Il y a de cela deux décennies, les regards se tournaient en effet vers le modèle nord-américain du *waterfront*. Boston, Baltimore, Seattle, San-Francisco, aux États-Unis, et Montréal ou Vancouver, au Canada, faisaient rêver les urbanistes et les promoteurs qui voyaient dans les villes portuaires un nouvel eldorado. En traversant l'Atlantique via la Grande-Bretagne (Liverpool, Londres), le modèle du *waterfront* américain conquis sur les délaissés portuaires fit vite rêver les édiles locaux. Ils y trouvaient matière à

lutter activement contre l'image terne, industrielle et sans attrait très souvent associée alors aux villes portuaires.

Des mutations d'envergure commencèrent à affecter certaines villes portuaires. L'époque était aux grands projets : les Docklands de Londres, la plus ambitieuse opération de réaménagement urbain des années 1980, Port Vell, qui témoignait du réveil international de Barcelone, Porto Antico, qui voulait tirer Gênes d'une profonde crise autant économique qu'identitaire ; tous ces projets spectaculaires s'appuyaient sur le même phénomène mondial de délocalisation des fonctions portuaires libérant des bassins et de vastes terres admirablement situées au pied de centres-villes anciens eux-mêmes engagés dans un mouvement de réhabilitation urbaine sans précédent.

Les acteurs du développement urbain et ceux du développement portuaire commencèrent à dialoguer autour de l'avenir des friches portuaires et des interfaces ville/port. Les dirigeants des ports devaient se convaincre de la pertinence de la démarche, tandis que les villes étaient intéressées à récupérer au meilleur prix un foncier stratégique.

Le maître mot de l'époque était « synergie », avec des approches permettant aux acteurs urbains (architectes, urbanistes) et portuaires de mieux vivre ensemble pour relever de nouveaux défis tout en retirant un profit commun. Comme indiqué plus haut, cela tient à l'universalité de la problématique du développement des villes portuaires. Les anciens sites portuaires se transforment dans le cadre de grands projets urbains emblématiques (les opéras de Sydney et d'Oslo, le Musée Guggenheim de Bilbao, le Museum aan de Stroom d'Anvers, les Machines de l'Île à Nantes).

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

Les acteurs urbains (élus et acteurs privés) ont vite compris qu'ils disposaient d'une rente de situation foncière exceptionnelle qui leur autoriserait toutes les audaces. La flambée des prix de l'immobilier et les mouvements spéculatifs ont bien entendu très nettement favorisé le dynamisme des *waterfronts*, plébiscités par les investisseurs immobiliers publics et privés.

En revanche, certains ports ont fait une très mauvaise affaire, il y a quelques décennies, en cédant leurs espaces délaissés à leur ville pour l'euro symbolique... D'autres ont su mieux négocier, et ce processus se poursuit aujourd'hui, souvent dans une logique de donnant-donnant.

À Barcelone, la rénovation totale du vieux port (Port Vell) n'aurait pu se faire sans les capitaux mobilisés par les autorités portuaires, qui ont porté toute l'opération via une société *ad hoc*. Quelques années plus tard, le port a revendu ses parts pour investir dans des opérations de redéveloppement portuaire, plus conformes à sa vocation. Le dynamisme portuaire de Barcelone (mais cela vaut



Photo © Bertrand Béchard/MAXPPP

« Les anciens sites portuaires se transforment dans le cadre de grands projets urbains emblématiques (les opéras de Sydney et d'Oslo, le Musée Guggenheim de Bilbao, le Museum aan de Stroom d'Anvers, les Machines de l'Île à Nantes). », l'éléphant géant (né de l'imagination de François Delarozière), l'une des Machines de l'Île, Nantes, juin 2010.

aussi pour d'autres grands ports) tient aussi à cette image renouvelée de la ville.

La mixité ville-port

Du côté des acteurs portuaires, l'augmentation considérable du trafic maritime incite à nouveau de nombreux ports ne disposant pas des réserves foncières suffisantes à revoir leur mode de fonctionnement avec les municipalités concernées, mais ces dernières ne sont certainement pas prêtes à revenir sur ce que l'on appelle la « reconquête » des *waterfronts*.

Certaines fonctions portuaires se maintiennent, se rapprochent et même se créent aujourd'hui à proximité immédiate des villes et des interfaces ville/port rénovées. Toute la difficulté est bien sûr de parvenir à rendre les activités du port tolérables pour les habitants de la ville. Les nuisances d'un port, qui sont sensibles 24 heures/24 et 7 jours/7, sont une réalité qui peut vite devenir insupportable pour les nouveaux candidats à la vie à proximité d'un port.

Inversement, le mouvement de réappropriation par les citadins des franges portuaires va désormais bien au-delà de la simple réhabilitation des espaces portuaires délaissés. L'ouverture de la ville sur un port de commerce toujours en activité est une réalité. La demande de logements

avec vue sur port est forte, en particulier chez les jeunes urbains avides de modernité. Dans de nombreuses villes portuaires, il existe une forte demande de valorisation des espaces publics servant d'interface entre la ville et le port, grâce à divers équipements permettant un usage collectif de ces espaces.

L'aménagement de parcours de promenade dans le port permet à la population de s'approprier cet espace économique et d'en comprendre plus facilement les enjeux. Le réaménagement des interfaces ville-port et le mouvement de réhabilitation des *waterfronts* ont permis de valoriser des patrimoines portuaires exceptionnels, ainsi que les espaces adjacents des centres-villes.

Le patrimoine portuaire et maritime

Une question particulière a également dû être traitée avec beaucoup d'attention, celle de la valorisation du patrimoine portuaire et maritime. Les espaces portuaires, délaissés au profit d'espaces plus adaptés à accueillir des fonctions portuaires modernes, comptaient nombre de bâtiments (souvent d'une grande qualité technique et architecturale) construits avec des matériaux (briques, pierres de taille ou béton, et même bois, dans certains cas) ayant souvent remarquablement bien supporté les outrages du temps. Le souci de la fonctionnalité de ces





divers bâtiments (qui se sont multipliés à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle) n'excluait pas de la part de leurs commanditaires la recherche d'une esthétique parfois très aboutie, susceptible de véhiculer les valeurs et les ambitions de la compagnie maritime ou des acteurs de la ville portuaire auxquels ils appartenaient.

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

Qu'ils soient transformés en *lofts* ou en hôtels de luxe « pieds dans l'eau » (comme à Sydney ou à Boston), reconvertis en salles de spectacle, en centres de conférences (comme au Havre ou à Valparaiso) ou en centres commerciaux et de loisirs (comme à Gênes ou à Glasgow), les destinées de ce patrimoine portuaire ont été pour le moins diverses au cours de ces cinquante dernières années. La valorisation de l'identité maritime et portuaire dans le souci d'offrir une offre touristique qui soit en adéquation avec une société mondialisée friande de témoignages historiques et de vieilles pierres a permis de sauvegarder nombre de joyaux architecturaux hérités de la longue et riche histoire des villes portuaires. Ainsi, les silos, de par leur volume, la hauteur disponible et la proximité de l'eau, offrent des opportunités d'aménagement exceptionnelles. La logique particulière ayant présidé à l'édification de ces bâtiments représente un challenge pour les architectes qui ont en charge leur reconversion : la réutilisation de leur structure permet à la fois d'en préserver l'identité portuaire tout en y implantant de nouvelles fonctions urbaines (par exemple, un hôtel cinq étoiles à Santa Fe, en Argentine).

Les changements récents en matière d'économie et d'environnement portuaires

En faisant adopter dès 1993 sa Charte de Montréal sur l'environnement, l'Association internationale villes-ports voulait, un an après le premier Sommet de Rio, sensibiliser la communauté internationale des villes portuaires aux enjeux environnementaux. La problématique environnementale activement relayée par des groupes de citoyens a obligé les acteurs locaux au dialogue afin de mettre en œuvre des solutions permettant de préserver la valeur écologique des espaces maritimes et fluviaux « portuariés ».

Le champ d'action des relations ville-port s'est considérablement élargi, passant d'une problématique de traitement urbain de délaissés portuaires très localisés à la nécessaire définition d'une vision d'ensemble de « places portuaires » devant composer avec des contraintes territoriales fortes. La problématique environnementale et celle

du développement économique lié aux fonctions portuaires constituent désormais le cadre incontournable du développement de chaque ville portuaire.

Les autorités portuaires sont fortement incitées à réfléchir à la pertinence à moyen et long terme de leur stratégie et de leur politique de développement. L'important, ce n'est plus le tonnage du fret chargé ou déchargé, mais les effets de cette stratégie et de cette politique sur l'économie réelle de la ville portuaire en termes de création d'emplois (dockers, agents commerciaux, emplois industriels...). Le développement spectaculaire des activités liées au secteur logistique a certes créé des centaines d'emplois nouveaux, mais il s'agit généralement d'emplois peu qualifiés dont le nombre reste souvent inférieur aux attentes des élus locaux. La révolution logistique n'a pas permis de compenser la baisse régulière du nombre d'emplois dans les grandes zones industrialo-portuaires du milieu du XX^e siècle.

Ce déclin de la dynamique de l'emploi qui affecte la plupart des places portuaires industrielles des pays développés a été aggravé de façon dramatique par la crise économique de 2008. En effet, la chute de la consommation mondiale a eu très vite des conséquences sur l'activité portuaire qui s'est parfois effondrée dans des proportions extrêmement importantes, et la reprise économique laborieuse que nous sommes en train de vivre n'aide guère à envisager sereinement l'avenir.

Une croissance soutenable et responsable reste encore largement à inventer, mais l'on peut voir un peu partout dans le monde (dans les pays émergents comme dans les pays développés) de premiers résultats encourageants. À cet égard, les villes portuaires constituent de formidables laboratoires d'expérimentation. Situées au cœur de régions urbaines à l'intense activité, elles associent souvent à un socle industriel développé et fortement lié à la mondialisation, en raison de leurs fonctions portuaires, le défi de problématiques environnementales et sociales complexes.

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





Toutes ces villes ont compris que leur port, avec son savoir-faire, son territoire et ses fonctions, était toujours une force et un atout majeur dans le nouveau cycle de développement économique qui s'ouvre à elles. Toutes ces villes se sont posé la question des stratégies ville-port à conduire aujourd'hui pour garder des emplois et produire des richesses dans un contexte mondial de recherche du développement durable, celui-ci ne pouvant que s'imposer au cours des prochaines décennies.

Cela a débouché, par exemple, sur la signature récente d'une charte ville-port concernant les bassins Est du Port de Marseille. Ce type de démarche est à l'évidence une garantie contre l'émergence de conflits locaux entre le port et la ville, cette harmonie étant fondamentale pour obtenir le soutien indispensable de la population locale.

Conclusion

En définitive, au-delà de la problématique des friches portuaires à reconvertir pour de nouveaux usages urbains, la question d'une mixité productive entre les fonctions portuaires et les fonctions urbaines se pose aujourd'hui clairement pour de nombreuses villes portuaires. La nécessité de la mise en place d'un développement durable et d'une maîtrise des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère donne à la présence d'un port urbain un

intérêt renouvelé. Rendre la ville plus attractive, plus dense, mais aussi plus mobile est un enjeu stratégique et, à cet égard, le port peut constituer un atout décisif. Ainsi, l'accueil des navires de croisière au plus près des centres-villes (comme à Malaga ou à Hambourg) permettant de générer une nouvelle dynamique commerciale, la réutilisation de bassins anciens pour des activités liées à la navigation de plaisance (comme à Barcelone et au Havre) ou encore l'utilisation de la voie d'eau pour l'acheminement de pondéreux au cœur des villes (comme à Séville, à Paris ou à Bordeaux...) sont autant de nouveaux modes de valorisation du patrimoine portuaire au service d'un renouvellement urbain durable.

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

De plus en plus, les ports se veulent citoyens. S'intégrer à la vie de la cité, recréer le lien avec la population pour favoriser la dynamique de développement ville-port sont désormais pour eux des impératifs. Les *Port Centers* se multiplient en Europe, sur les modèles d'Anvers, de Rotterdam, de Gênes ou de Melbourne. Les programmes d'éducation



Photo © Véronique Fel/ABACA

« Des bassins anciens sont réutilisés pour des activités liées à la navigation de plaisance (comme à Barcelone et au Havre) », bateaux participant à la Transat Jacques Vabre amarrés dans le port du Havre, octobre 2011.





portant sur la place de la ville portuaire dans les nouvelles dynamiques commerciales et industrielles mondiales participent à la construction de chaque ville portuaire.

Le temps des ports est arrivé ! Qu'ils soient urbains, entrepreneurs ou citoyens, les ports se veulent aujourd'hui des partenaires incontournables du développement durable des villes et des régions portuaires.

Mais cette posture nouvelle est exigeante pour les autorités portuaires, qui doivent passer d'une planification de leurs seuls équipements à une planification stratégique territoriale et foncière respectant l'environnement, et, sur-

tout, qui doivent savoir expliciter cette planification stratégique et l'articuler aux projets et aux besoins des autres acteurs de ce même territoire.

Notes

* Cet article s'appuie sur une note de synthèse de l'Institut supérieur d'économie maritime Nantes-Saint-Nazaire intitulée « Le défi ville-port » (publiée au mois de juin 2012).

** Président directeur général de Météo-France, ex-directeur général du Port du Havre et de la SNCM.

