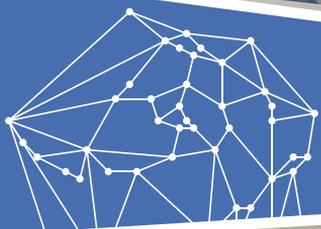
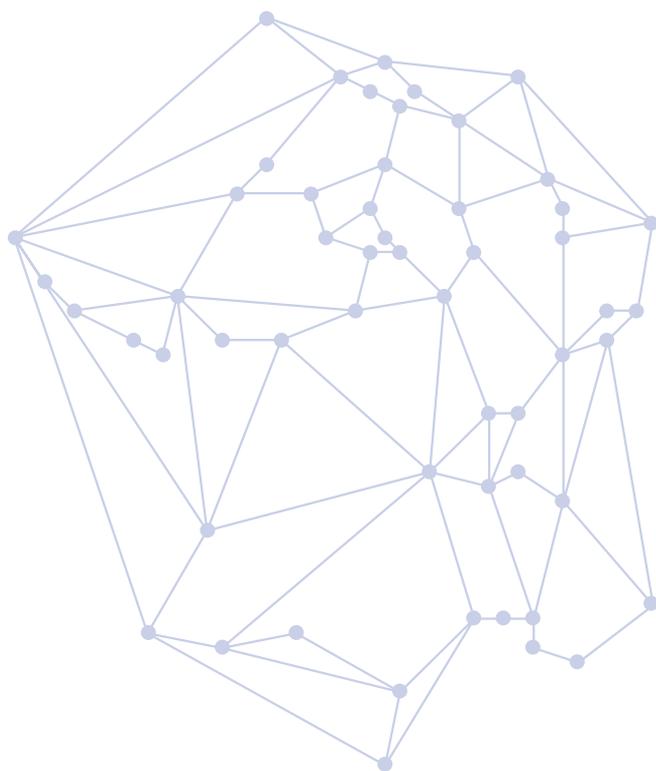


PORTS, VILLES ET TRANSITION



PORTS, VILLES ET TRANSITION



POINTS :
FNAU :

13

SOMMAIRE

Préface

- 7 Les ports, leviers des politiques urbaines

Introduction

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

1/

Le port dans la ville

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

2/

Le port dans le territoire

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

3/

Le port comme acteur économique

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

Conclusion

- 135 Quelle ville portuaire en 2050 ?

1/

LE PORT DANS LA VILLE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La construction d'une nouvelle attractivité

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



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

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

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

Les défis de l'interface ville-port

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

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

– Confronter les échelles et les usages

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



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

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

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

– *Passer de l'intime au grand paysage*

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

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

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

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

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

