

# **L'IMPACT TERRITORIAL DE LA DYNAMIQUE DES RÉSEAUX DE VILLES INTERNATIONALES. LE RÉSEAU MONDIAL DE VILLES PORTUAIRES - AIVP. LE CAS DU CONSORTIUM DE GESTION DU PORT DE BAHIA BLANCA.**

Patricia Viviana Del Cero

Profesora en Geografía,

Universidad Provincial del Sudoeste Bonaerense, Bahía Blanca

[patriciadelpero@gmail.com](mailto:patriciadelpero@gmail.com)

## **RESUME**

L'impact territorial du réseau des villes portuaires sur la dynamique des réseaux de villes internationales se matérialise sur le territoire à partir de la nécessité d'insertion et d'articulation des entités locales, régionales ou entités territoriales dans le système de réseaux actuel. Ce qui permet de recomposer des territoires - dans lesquels les échelles géographiques se chevauchent et interagissent - et de conformer ainsi de nouvelles spécificités.

À l'échelle locale, le cas du Consortium de gestion du Port de Bahia Blanca s'illustre comme un cas pertinent de développement local et touristique dans un espace qui acquiert des caractéristiques particulières.

## **MOTS CLEFS**

Réseau de villes - Impact territorial - Développement local - Développement touristique - Villes portuaires

## **LA DYNAMIQUE DES RÉSEAUX DE VILLES INTERNATIONALES**

Dans un contexte de globalisation de la société, l'articulation et l'insertion d'entités locales, régionales ou territoriales dans le système des réseaux urbains permettent la recomposition de territoires - dans lesquels les échelles géographiques se chevauchent et interagissent - et donc la constitution de nouvelles territorialités (Roccatagliata 294: 2008). Bien que la portée des réseaux soit diverse - étant donné que l'échelle peut s'étendre de la région, à l'État ou à l'international -, cela peut être compris comme un système de relations adapté au développement des activités et à la dynamique des territoires. Aujourd'hui, les réseaux internationaux de villes sont un phénomène croissant dont

l'objectif est orienté vers la coopération internationale et le développement durable. Ils sont également réglementés par un ensemble de normes et de membres qui leur sont propres, avec des objectifs communs et une portée internationale. La volonté de constituer un système international de réseaux repose sur la nécessité d'unir deux ou plusieurs villes qui partagent un objectif commun et de travailler ensemble sur ce dernier.

Une fois que le groupe a été consolidé, les membres s'engagent à coopérer en créant des liens, en partageant des idées et des expériences et en unifiant - dans la poursuite de leurs objectifs - des modèles de comportements. Beaucoup de réseaux commencent comme une association de municipalités dans un pays, puis s'ouvrent et se développent à l'échelle continentale et même mondiale. À l'heure actuelle, il existe des réseaux de villes dans le monde entier, travaillant ensemble autour d'un objectif de coopération spécifique tel que peut l'être le développement durable, la protection de l'environnement, la mobilité, la culture et l'éducation, et autres thèmes qui constituent les principaux facteurs de motivation de ces partenariats. Ainsi, il existe des réseaux qui s'unissent sur la base d'une caractéristique commune qui les fédère dans leur spécificité, se convertissant ainsi en une organisation plus importante dans laquelle, sur un pied d'égalité, s'articulent les différents acteurs qui poursuivent des objectifs communs dont les résultats sont supérieurs à la somme leurs actions individuelles. (Cravacuore, D 1: 2016).

Toutes les autorités des réseaux internationaux de villes agissent sur un plan d'égalité juridique permettant de développer une articulation sans hiérarchies, tout en tenant compte de la dimension de chaque réseau en fonction de son cadre d'intervention territoriale, au niveau d'une région, d'un pays ou d'un groupe de pays. A partir de cette dimension se définit un agenda d'actions de chaque entité territoriale, agenda qui guide de travail afin que les résultats collectifs obtenus se révèlent significativement supérieurs aux résultats individuels potentiels. L'élément organisateur détermine l'agenda d'un réseau de villes et définit la forme d'intervention la plus pertinente, ainsi que l'impact territorial visé. Par exemple, si le réseau est structuré autour d'une activité économique, l'accent sera mis sur le lobby. En revanche, dans un réseau organisé pour promouvoir une activité, l'échange et l'apprentissage seront au centre de la scène. Ceci se base sur le fait que les réseaux urbains traitent d'un thème et peuvent s'étendent uniquement aux thèmes directement liés au principal. Les accords bilatéraux entre les villes du réseau sont établis avec des entités territoriales d'autres pays afin de formaliser leurs relations et donc d'atteindre la réalisation de leurs objectifs. Par conséquent, ils deviennent des instruments de coopération internationale qui favorisent les processus de développement local en facilitant et en accélérant les échanges, en favorisant le développement d'initiatives spécifiques et d'assistance technique à différents niveaux de politiques publiques. En ce sens, chacune de ces entités gouvernementales infranationales a la capacité d'exercer ou de fournir une aide extérieure, au-delà des plans directeurs du pays, de les compléter ou d'ouvrir d'autres lignes de soutien, comme le Réseau de coopération internationale de l'Argentine (RACI )

Notre pays fait partie de « l'Association Internationale Villes et Ports » (AIVP) ou Réseau mondial des Villes Portuaires. Son nom en français est dû à ce que l'organisation est originaire de France, actuellement basée au Havre. Cette association fournit un point de rencontre pour tous les acteurs urbains et portuaires, témoignant de façon privilégiée des changements évolutifs des différentes villes et ports du monde. L'objectif de ce réseau est de développer, enrichir et renforcer les relations par le biais du dialogue et de la coopération mutuelle et de collaborer avec les membres dans la mise en œuvre de nouvelles stratégies et outils qui leur permettent de faire face aux changements proposés, et ainsi les rapprocher du développement économique, social et environnemental, aux villes portuaires.

Le Réseau mondial des villes portuaires compte plus de 180 membres et plus de 45 pays sur les 5 continents, qui font régulièrement la promotion d'événements favorisant le développement des villes portuaires. Ces conférences mondiales constituent un cadre de travail qui favorise le développement de pratiques et d'expertises, grâce aux échanges d'expériences entre les autorités locales et les acteurs économiques du développement des autorités portuaires, et tout cela pour le plus grand plaisir d'un public diversifié: autorités portuaires, autorités urbaines (élues ou techniques), chercheurs et universitaires, partenaires économiques et institutionnels du développement des villes portuaires, au total entre 400 et 500 délégués de 50 pays différents y participent.

Les dernières conférences se sont tenues en 2016 à Rotterdam, aux Pays-Bas, lors de la 15e Conférence mondiale des villes et des ports "Crossovers", et en 2014 à Durban, en Afrique du Sud pour la 14e Conférence mondiale des villes et des ports "Smart Port City", laquelle traitait de la connexion humaine entre la ville et le port.

Le Réseau international des villes portuaires est mondialement reconnu en raison de sa collaboration active et régulière avec des organisations internationales telles que la Banque mondiale et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Ses services reposent sur une veille internationale constante sur les projets ville-port, accessible en ligne et régulièrement mis à jour. Le World Network of Experts travaille sur la reformulation de l'interface ville portuaire, sur la dynamique économique des villes portuaires, sur l'intégration sociétale des ports et les problèmes de développement durable auxquels sont confrontées les villes portuaires. Il représente un soutien continu dans la préparation et la mise en œuvre des projets de villes portuaires, y compris des actions d'évaluation comparative, qui se réfèrent à des techniques de gestion qui font référence aux meilleures pratiques d'autres entreprises.

Parmi les principaux thèmes restant à traiter par le Réseau mondial des villes portuaires, et qui ont été abordés à Rotterdam 2016, figure la nécessité de considérer de nouveaux types de coopération ville-port pour générer de la valeur économique dans des contextes sociaux et environnementaux actuellement altérés par les nouvelles technologies, ainsi que les réponses à apporter aux défis

mondiaux, tels que le changement climatique, la rareté des ressources naturelles et surtout celles extraites de l'énergie fossile.

À l'heure actuelle, les villes portuaires expérimentent de nouvelles approches pour développer leurs ports en mettant l'accent sur la convergence et la complémentarité, ainsi que sur la recherche de synergies, ce qui est essentiel pour les débats locaux. Dans le développement local des villes portuaires, il est important de considérer la promotion de l'emploi, l'amélioration de la qualité de vie, de la sécurité, et de concilier des thèmes interdépendants tels que la mobilité, l'énergie, le climat et la démographie, qui acquièrent une plus grande importance. Pour cela il existe une volonté constante de promouvoir l'innovation au niveau local comme moyen d'améliorer la cohésion sociale et le bien-être des communautés locales et des entreprises.

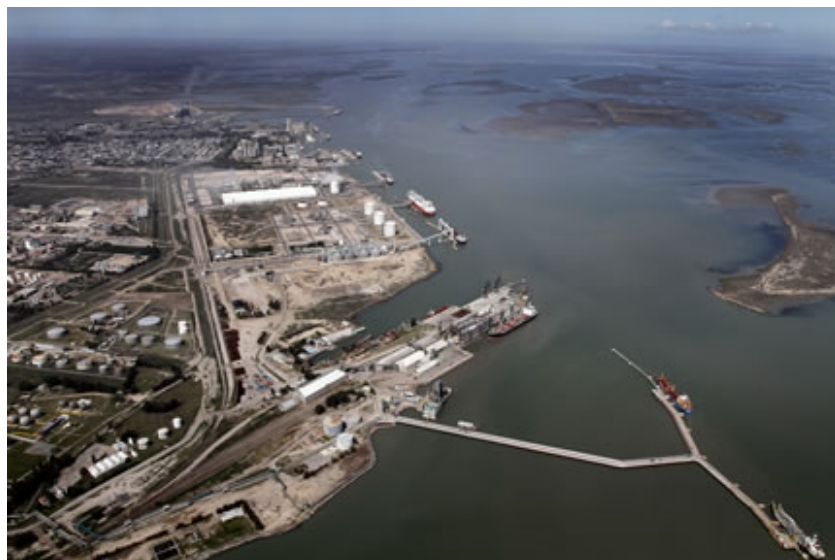
Les acteurs de la ville portuaire doivent fournir de nouveaux modèles marketing qui doivent s'adapter aux nouvelles technologies en cours de développement afin de trouver des solutions concrètes, basées sur l'héritage d'un écosystème naturel, humain et économique spécifique. De cette façon, il faut créer de nouvelles coalitions entre les communautés locales, les entrepreneurs locaux, les entreprises portuaires et les entités publiques pour réaliser un travail commun qui offre des possibilités d'action et d'innovation. Les domaines connexes à explorer sont la transmission des connaissances, les énergies renouvelables, le développement urbain flexible, le développement du capital humain, la cohésion sociale et une économie collaborative. Cela devrait conduire à la création de nouvelles synergies ville - Port - Citoyen, une opportunité inestimable pour les villes portuaires responsables face aux défis de l'avenir pour la société locale.

L'amélioration de l'innovation sociale associée à un changement favorable de l'image des ports est considérée comme particulièrement pertinente parmi les thématiques du Réseau mondial des villes portuaires. Cet objectif vise à se concrétiser par l'entrée en scène d'une société civile avec un rôle proactif dans le développement, un rôle qui devrait augmenter, avec la connaissance et le développement des compétences nécessaires. Les ports et leurs partenaires, entreprises et syndicats, universités et municipalités, représentent l'avant-garde de ce changement. Ces acteurs sociaux doivent jouer un rôle de premier plan dans l'innovation sociale et la formation des générations actuelles et futures de travailleurs.

### ***QUEL EST LE RÔLE DE NOTRE PAYS DANS LE RÉSEAU MONDIAL DES VILLES PORTUAIRES?***

L'Argentine participe au Réseau mondial des villes portuaires AIVP via le Consortium de Gestion du Port de Bahia Blanca (CGPBB), dans le but de faciliter les relations du gouvernement local avec la coopération internationale et d'obtenir ainsi des avantages généraux et communs à ses partenaires. À partir de l'analyse de l'impact territorial de ce réseau, il est apparu que celui-ci s'est dédié à l'implémentation de projets qui se sont matérialisés par le renforcement du lien Ville-Port, comme a

pu l'être également pour le Consortium portuaire la construction du Balcon sur la Mer (Balcón al Mar) et de la Promenade Portuaire (Paseo Portuario), en plus d'actions destinées à la communauté en matière de responsabilité sociale. De cette façon, les attractions touristiques sont promues dans le but de renforcer et promouvoir le lien des habitants avec le port.





À cette fin, il existe diverses activités d'extension sur le territoire, parmi lesquelles peut être cité le « Port Center Network » car il s'agit d'une activité qui, fondée sur l'intégration sociétale, développe des actions qui rapprochent du port les habitants de la ville. Le Port Center est un outil stratégique qui permet au centre et à la ville de mener des activités d'information et d'éducation en reprenant le concept d'éducativité: éduquer par le divertissement. Conformément à la mission du réseau « Port Center » du Réseau mondial des villes portuaires, le Consortium de gestion du Port de Bahia Blanca contribue à la création de nouveaux « Port Centers » dans son réseau en faisant connaître leurs missions, et par l'organisation et la modération de séances de travail pour développer la culture portuaire au sein du grand public ainsi que le développement d'outils éducatifs et de médiation adaptés aux besoins des villes portuaires.

### ***QUEL EST L'IMPACT TERRITORIAL POUR LA VILLE DE BAHÍA BLANCA ?***

Sur le territoire de Bahia Blanca, des programmes ont été mis en œuvre de manière séquentielle, selon leur degré de complexité. Ils consistent à communiquer vers la société sur l'importance du lien ville-port et de la valeur économique, sociale et culturelle du port pour la ville et même pour la région. Lors d'une étape ultérieure, une ouverture du port aux habitants de la ville a été promue, avec la création d'infrastructures portuaires récréatives, générant ainsi de nouvelles attractions telles que Balcón al Mar et le Paseo Portuario mentionnés précédemment, ainsi qu'avec des visites éducatives pour tous les niveaux scolaires (de la maternelle à l'université) et des événements culturels de masse. Le développement durable et la protection de l'environnement sont implicitement présents dans les protocoles opérationnels, et bien qu'il existe encore de nombreuses actions à entreprendre, comme par exemple améliorer la gestion de l'eau, de l'énergie et de l'élimination des déchets des opérations maritimes, y compris le dragage du canal de navigation et des quais, beaucoup d'actions ont d'ores et déjà été mises en œuvre autour de la perception et du lien social de la communauté avec le port. En raison d'une participation active, les événements organisés ont eu un impact bien au-delà du territoire local, et ont permis un renforcement des relations avec d'autres ports qui organisent des programmes similaires, adaptés à leurs réalités particulières.

Rapidement, le Réseau mondial des villes portuaires a montré son intérêt pour une coopération renforcée avec les ports latino-américains, avec qui il n'avait pratiquement aucun précédent jusqu'alors. Dans ce but, le Dr Hugo Borelli fut nommé vice-président du réseau AIVP en 2013, et a assumé cette fonction jusqu'à la fin de son mandat de Président au Port de Bahia.

Comme indiqué précédemment, l'Argentine fait partie du Réseau mondial des villes portuaires à travers le Consortium de gestion du Port de Bahia Blanca et, la participation de la ville de Bahia Blanca au réseau des villes permet d'échanger des expériences de gestion locale et de coopérer avec d'autres villes sur des questions urbaines, en attirant des ressources techniques et financières de niveau international, avec l'objectif d'améliorer la qualité de la gestion publique. En outre, la participation de la ville à ce réseau favorise l'articulation internationale qui contribue à l'expression des perspectives locales dans les sphères régionales ou mondiales et permet de coordonner les efforts pour aborder les problèmes d'ampleur globale et d'impact local.

En ce sens, le Consortium de gestion du Port de Bahia Blanca exprime une préoccupation permanente sur l'avenir de la ville portuaire, qui tente de se placer dans le contexte de l'agriculture et d'analyser les améliorations des exploitations, conséquence du mouvement du blé, du maïs et des produits dérivés dans la région. La ville est orientée vers un changement de tendance positif, qui fait suite à un cycle dans lequel le secteur a connu une chute durable.

Le Consortium envisage donc d'adopter une politique de plus en plus ouverte, qui fait partie d'un processus qui se développe. En ce sens, de nouveaux projets sont en cours de développement pour promouvoir les attraits touristiques afin de continuer à renforcer le lien des habitants avec le port pour que la population puisse profiter de l'estuaire et observer des activités maritimes telles que l'entrée et la sortie de bateaux.

La municipalité de Bahia Blanca participe également à d'autres réseaux, le Réseau Mercociudades, qui est le principal réseau de municipalités du MERCOSUR, et la plus grande référence en termes de gouvernement local dans le processus d'intégration. Actuellement, Mercociudades compte 123 villes partenaires en Argentine, Brésil, Paraguay, Uruguay, Chili, Bolivie et Venezuela, où vivent plus de 72 millions de personnes. Comme résultat de cette participation, nous pouvons souligner la tenue du Sommet de Belo Horizonte et la création du Comité d'intégration de Los Lagos, après l'ouverture démocratique au Chili et en Argentine. Les comités d'intégration sont des instances de participation publique et privée qui se réunissent, au moins une fois par an, et dont le but principal est d'installer une nouvelle vision politique, économique, culturelle et sociale, qui complète et prolonge l'action du MERCOSUR. Le but est directement lié à la création d'une entité de compétence régionale qui modifiera pour l'avenir les désaccords historiques entre nos pays, permettant aux communautés de mener des politiques complémentaires pour le développement durable.

De même, le Comité pour l'intégration des lacs est composé des régions chiliennes du Bío Bío, de l'Araucanie, de Los Rios, de Los Lagos et des Provinces Argentines de Neuquén et Río Negro, ainsi que de la Municipalité de Bahia Blanca, dans la province de Buenos Aires. Bahia Blanca est entrée dans le Comité le 30 juin 2010.

Enfin, il convient de mentionner la participation au domaine municipal de la promotion économique internationale dont l'objectif général est de contribuer depuis le secteur des Affaires internationales au développement productif local, grâce à l'intégration d'équipes techniques qui développent des projets à l'international, identifiés par zones avec des compétences spécifiques sur le terrain telles que l'Agence de développement local, l'Agence pour le commerce extérieur et les instances mixtes qui s'y rattachent.

En ce qui concerne le positionnement de Bahia Blanca et de la région à l'échelle internationale, la proposition est de contribuer et / ou d'articuler des projets de développement urbain avec des acteurs publics et les entreprises privées qui se sont engagées à positionner Bahia Blanca et sa région sur la carte du monde, en améliorant la conjoncture économique positive. Les actions visent à renforcer les attributs de l'identité et la référence de la ville d'un point de vue culturel, productif, éducatif, touristique, entre autres.

#### **BIBLIOGRAPHIE**

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL CIUADES Y PUERTOS (2015) "Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias". 10a Conferencia Ciudades y Puertos, Sydney

BARSANTI, P; BERNASCONI, M.V; BILLI, P y otros (2002) "Manejo integral de cuencas hidrográficas y planificación territorial" 2da ed. Universidad de Mar del Plata, Ambasciata D'Italia y Centro de Geología de costas y de cuaternario. Liliana B. Teruggi, Argentina

CRAVACUORE, D. (2006) "Análisis del asociativismo intermunicipal en Argentina". En medioambiente y urbanización, Año 22 nº 64. Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo. América Latina, Buenos Aires, Argentina,

CRAVACUORE, D, (2016) "Asociativismo Municipal". Maestría en Gobierno Local, Universidad nacional de Quilmes, Argentina

DIAZ DE LANDA, M. y PARMIGIANI de BARBARÁ, M. C. "Gobierno local y relaciones intergubernamentales en Iberoamérica". Las bases formales de los procesos de gobernanza local. Cravacuore, D. y Navarro C., Argentina



PERILLO, G; MELO, W; CUADRADO, D y otros (2004) "Ecosistema del Estuario de Bahía Blanca"  
Instituto Argentino de Oceanografía. Bahía Blanca

ROCCATAGLIATA, J. A (Coord.); AUZA, N. T, BLANCO, S y otros (2008) "Argentina: una visión  
actual y prospectiva desde la dimensión territorial" Emecé, Argentina

#### **LIENS INTERNET DE REFERENCE**

PUSSETTO, Pablo (2016) El gran desafío del puerto de Bahía Blanca. Disponible en:  
[http://labrujula24.com/noticias/2017/30456\\_Pussetto-qEl-gran-desafio-del-puerto-es-abrirse-a-la-genteq](http://labrujula24.com/noticias/2017/30456_Pussetto-qEl-gran-desafio-del-puerto-es-abrirse-a-la-genteq)  
Red mundial de ciudades portuarias. Encuentro ciudades – puertos: megabuques para  
ciudades portuarias. Junio 2016, Málaga, España Consultado en 24/02/2017. Disponible en  
<http://www.google.com.ar/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-q=red%20mundial%20de%20ciudades%20portuarias>

Red mundial de ciudades portuarias. 12<sup>º</sup> conferencia internacional de la Asociación Internacional de  
ciudades y puertos /AIVP/ en Buenos Aires y Rosario / Argentina. Consultado en 03/03/2017.  
Disponible en: <http://www.citiesandports2010.com/>

15<sup>º</sup> Conferencia Mundial de Ciudades y Puertos "Crossover" (2016), Róterdam, Países Bajos.  
Consultado en 25/02/2017. <http://citiesandports2016.aivp.org/fr/thematiques/>

<http://www.bahiablanca.gob.ar/la-ciudad/puerto-de-bahia-blanca/>

<http://www.cepal.org/es/publicaciones/6314-conectividad-ambitos-impacto-desarrollo>

Analyses et expériences territoriales :

[www.aivp.org/fr](http://www.aivp.org/fr)

<http://www.aivp.org/2015/06/30/faire-la-ville-avec-le-port-guide-de-bonnes-pratiques/>