

Au fil de l'eau

Rencontres AIVP à Riga : Marco KAMIYA, Keynote Speaker

Marco KAMIYA ouvrira les Rencontres AIVP à Riga le jeudi 6 juin 2019. Il nous fera part de sa vision sur les enjeux environnementaux locaux et globaux, en s'appuyant sur les 17 objectifs de développement durable des Nations Unies et l'Agenda AIVP 2030. Marco KAMIYA délivrera aux décideurs portuaires et élus de nos villes un message fort sur ces défis pour les villes portuaires de demain.



© UN

Marco KAMIYA dirige depuis juin 2014 la Direction Economie et Finances Urbaines ONU-Habitat depuis le siège de l'organisation à Nairobi (Kenya). A ce titre, il travaille dans le monde entier sur les modèles d'affaires pour l'expansion urbaine, les initiatives d'amélioration des revenus des villes, leur notation,

l'évaluation de leur gestion financière... Il s'intéresse en particulier aux politiques de développement productif axées sur l'urbanisation durable des villes, à l'élaboration de modèles de transformation urbaine productive, à la création d'emplois et au développement économique local. En 2017, il coordonne un rapport sur la compétitivité du réseau des villes notamment portuaires

impactées par la nouvelle route de la Soie.

Avant d'intégrer ONU-Habitat, Marco a été Directeur Général Régional de la CAF Development Bank for Latin America au Département de la politique publique et de la compétitivité. A ce titre, il a géré, conçu et mis en œuvre des programmes sur le développement productif des villes, les politiques d'innovation, l'entrepreneuriat et l'infrastructure. Auparavant, il a travaillé pour la Banque interaméricaine de développement à Washington et, pour PADECO Co., Ltd. à Tokyo.

Ses dernières publications sont : « Cities Network along the Silk Road : Global Urban Competitive-

LES RENCONTRES AIVP
6-8 JUIN 2019
CONSTRUISONS LA VILLE PORT 2030 !
Riga LETTONIE

ness Report 2017 » ONU-Habitat et Académie Chinoise des Sciences Sociales, 2017

« Economic Foundations for Sustainable Urbanization » ONU-Habitat et l'Institut de Morphologie des Nations Unies à Paris, lancé au MIT en janvier 2017

« Finance for City Leaders Handbook: Municipal Finance to Deliver Better Services » ONU-Habitat

Stop ou encore ? Le dilemme de la croisière pour les villes portuaires...

L'activité croisière et ses rapports avec les villes et les ports qui accueillent ses navires toujours plus grands et ses passagers toujours plus nombreux a profondément changé au cours de la dernière décennie.

Le magazine Cruise Insight a contacté neuf associations à travers le monde pour recueillir leurs points de vue sur ces évolutions et les défis auxquels les villes portuaires doivent faire face. L'AIVP était bien sûr au premier rang des Associa-

tions sollicitées pour contribuer à ce dossier qui vient de paraître. C'est l'occasion pour Olivier Lemaire, Directeur général de l'AIVP, de réaffirmer le message de l'AIVP et d'insister sur la nécessité d'engager un dialogue avec l'en-

semble des acteurs de la filière pour redéfinir un partenariat équilibré au bénéfice de nos villes portuaires et de leur population.

« Ports under pressure » : Cruise Insight eZine, pp. 84-91

La Marina de València : nouvel adhérent au sein de l'AIVP

Suite à la participation de José Sanchez, consultant externe en stratégie à l'AIVP, à la conférence « Nuevos Viejos Puertos », La Marina de Valencia, séduite et convaincue par les activités et travaux de l'AIVP, vient de rejoindre notre réseau mondial d'acteurs des villes portuaires.

La Marina de València fait corps avec la ville, et particulièrement avec les quartiers voisins de Poblets Marítims.

au réseau et de partager notre expérience en tant qu'organisme spécifiquement dédié à la régénération urbaine du waterfront.

Qu'attendez-vous de l'organisation ?
 Nous espérons nous inspirer d'autres projets de waterfront, des réussites et des difficultés rencontrées, afin de définir ensemble le nouveau rôle des ports historiques et le modèle d'aménagement requis dans le cadre de leur intégration au tissu urbain.

Que pensez-vous apporter au réseau de l'AIVP (expertise, exemples de projets innovants, expériences) ?
 La Marina de València est un modèle d'aménagement différentiel, souple et participatif, basé sur la



© Marina de València

proximité. Créée spécifiquement pour l'aménagement du waterfront, la structure réunit les autorités publiques, elle est ouverte au secteur privé et elle promeut la participation des acteurs locaux à la conception de l'environnement urbain à travers le projet Marina Living Lab. Parmi les récentes initiatives mises en œuvre, citons la conférence internationale « Nuevos Viejos Puertos », organisée par la Marina de València dans l'objectif de réfléchir à la valeur publique et productive des ports historiques, ou encore la Placemaking Week Europe 2019, qui se déroulera du 12 au 15 juin dans notre Marina.

Notre Plan stratégique 2017-2022 trace les contours d'une vision d'avenir où la tradition et l'innovation stimulent la transformation de l'économie et de l'environnement urbain et culturel de la Marina. Faire de la Marina le moteur du développement économique de la ville et créer des espaces publics durables, inclusifs et dynamiques, tels sont nos objectifs.

Pour quelles raisons avez-vous décidé de rejoindre l'AIVP ?
 La Marina de València est un exemple de relation Ville Port. Cette adhésion nous donne la possibilité d'enrichir notre savoir-faire grâce

AIVP Le réseau mondial des villes portuaires.
 5, quai de la Saône - 76 600 Le Havre -
 Tél. : +33 2 35 42 78 84 - Fax : +33 2 35 42 21 94 - E-mail : aivp@aivp.org

Dock infos



éditorial

Je viens de lire la dernière newsletter de notre association envoyée deux fois par semaine depuis notre Direction Générale du Havre et je constate une fois de plus la grande diversité et la richesse de son contenu. **Port urbain, Port Entrepreneur ou Port Citoyen**, ce ne sont ainsi pas moins de **25 informations**, traduites dans nos trois langues officielles, qui arrivent chaque semaine dans votre boîte aux lettres électronique pour vous informer de l'actualité des projets des villes portuaires du réseau mondial de l'AIVP. Ce service régulier de notre association que vous rendez possible par vos adhésions est, j'en suis sûr, très apprécié par tous : décideurs à la recherche de nouvelles idées et chargés de projets toujours soucieux de progresser dans leurs missions en s'appuyant sur les échanges d'expériences. Ce travail de veille sur les projets Ville Port, engagé par l'AIVP depuis de nombreuses années et sans cesse amélioré, est pour notre association une garantie supplémentaire de qualité dans la mise en œuvre du contenu de nos événements et permet la réalisation de « produits dérivés » très intéressants pour tous comme par exemple notre Guide de Bonnes Pratiques « **Faire la ville avec le Port** ». Bientôt, ce travail de veille s'inscrira également dans le cadre de notre tout nouvel **Agenda AIVP 2030** qui vous sera présenté à Riga. Vous en conviendrez certainement avec moi, il convient de féliciter chaleureusement nos permanents pour ce travail aussi remarquable qu'utile à toute notre communauté ville-port !

Philippe Matthis
 Président de l'AIVP

Rédacteur en chef **Olivier Lemaire**

LES RENCONTRES AIVP
6-8 JUIN 2019
CONSTRUISONS LA VILLE PORT 2030 !
Riga LETTONIE

Un nouvel outil pour "Faire la Ville avec le Port"

Guide de bonnes pratiques faire la ville avec le port

Conçu comme un outil d'aide à la décision, ce guide est désormais disponible via une **plateforme web dédiée**.

À ce jour **116 exemples de bonnes pratiques** y sont présentés et il sera enrichi très régulièrement. Il vous aidera ainsi à identifier les bonnes pratiques transposables à votre Ville Port, et à mettre en œuvre l'Agenda AIVP 2030 et faire en sorte que votre Ville Port contribue le plus activement possible aux 17 objectifs de développement durable fixés par les Nations Unies.

« Faire la Ville avec le Port » ? **Une ambition commune portée par tous les membres AIVP, mais aussi des défis communs** auxquels nous sommes tous confrontés pour la mettre en œuvre concrètement. Organisation spatiale Ville Port, intégration environnementale, stratégies économiques, gouvernance..., les champs d'investigation sont vastes.

S'appuyant sur **son suivi quotidien de l'actualité internationale des projets Ville Port, l'AIVP a recensé 13 défis** : Que faire face au manque d'espaces ? Comment préserver la biodiversité ? Comment attirer population et entreprises ? Quelle conduite des projets Ville Port ?, etc. pour n'en citer ici que quelques-uns. Notre Guide de bonnes pratiques vous aidera à y répondre avec **46 recommandations** illustrées par des actions et projets exemplaires repérés dans des villes portuaires du monde entier.

Trouvez la bonne pratique qui vous convient !

Des défis et des problèmes auxquels nous sommes tous confrontés... : pour chacun de ces défis l'AIVP formule des **recommandations** et décrit **leur mise œuvre** concrète dans des villes portuaires du monde entier.

Pour cette dernière recommandation « Jouer sur la flexibilité et ne pas figer les espaces », les exemples de **recommandations** et décrit **leur mise œuvre** concrète dans des villes portuaires du monde entier.

Ainsi, par exemple, pour le défi « **Que faire face au manque d'espaces disponibles** » ?

L'AIVP recommande de :

- Remcomposer le port sur lui-même
- Partager l'usage de l'eau entre fonctions urbaines et portuaires
- Mixer les fonctions urbaines et portuaires
- Déplacer la ville sur l'eau
- Jouer sur la flexibilité et ne pas figer les espaces

Copenhague (Danemark)



Devenue très attractive et en quelque sorte victime de son succès, la Ville de Copenhague doit faire face à un manque d'espaces disponibles pour de l'habitat, notamment pour les étudiants. [...]

Séville (Espagne)



Séville a joué la carte de la flexibilité totale pour son nouveau terminal croisière. Conçu par Hombre de Piedra and Buró4, le terminal implanté sur Las Delicias est basé sur la réutilisation de conteneurs. [...]

Découvrir en ligne ce nouvel outil

www.aivp.org/
 guidedebonnepratiques



Les dépêches

Montréal : Labo climat

La Ville de Montréal s'est entendue avec le consortium de chercheurs Ouranos pour mettre en place le Labo Climat Montréal à Lachine-Est. L'objectif est de développer de nouvelles pratiques de planification intégrant l'adaptation aux changements climatiques en s'appuyant sur des cas réels. Lachine-Est apparaît de ce point de vue un parfait chantier d'expérimentation avec ses anciennes activités industrielles qui s'y étaient développées sur plus de 60 hectares autour du canal Lachine. Le Labo proposera également une plateforme d'échanges afin de favoriser la collaboration, notamment avec les citoyens.



© Ville de Montréal

Lorient Port Center

Rattaché au réseau Port Center by AIVP, il se tourne aussi vers les publics internationaux. Lancée en avril 2018, la plateforme électronique Lorient Port Center a pour vocation de donner plus de visibilité à l'offre pédagogique et d'animation autour des activités maritimes et portuaires. L'offre vise directement les habitants de la région, mais aussi les touristes. A cet effet, depuis quelques jours, le site Lorientport-center.com est disponible en anglais et en espagnol.

Le Port (La Réunion) : GIP

Le Groupement d'Intérêt Public Ecocité La Réunion réunit l'Etat français et les différentes collectivités concernées. Il paraisait en effet nécessaire de changer d'échelle et de mode de gouvernance pour ce vaste et ambitieux projet qui est considéré comme un véritable laboratoire d'expérimentation et de démonstration de la ville durable en milieu tropical.

Halifax : co-construction

Lancé en 2015, ce processus de co-construction autour du plan d'infrastructure portuaire se poursuit afin de fédérer la communauté autour d'un double enjeu : saisir les opportunités économiques liées au trafic maritime tout en améliorant le cadre de vie des populations. La réduction du trafic camion est notamment un objectif fort. Plusieurs scénarios ont été élaborés sur lesquels les citoyens sont aujourd'hui appelés à réagir.



© Port of Halifax

Chicago : écoparc flottant

Conçu par SOM architects, « The Wild Mile » s'appuiera notamment sur les murs existants du canal pour créer un système de zones humides flottantes et des lieux de promenades pour la population comme pour les amateurs de canoé ou de kayak. L'objectif est à la fois de créer un habitat naturel et des espaces récréatifs et éducatifs. Il devrait ouvrir en 2020.



© SOM

Port et économie circulaire

Un potentiel en devenir, en particulier pour les ports adossés à de grandes aires urbaines : dans cet article, les auteurs et chercheurs dressent un tour d'horizon du potentiel de cette nouvelle conception de l'économie qui vise à ré-utiliser, recycler ou re-manufacturer. De nombreux exemples pris aux Pays Bas montrent un quadruple enjeu : se préparer à une réduction des

volumes de matières premières transportées, attirer de nouvelles activités logistiques et industrielles, développer de véritables clusters, mutualiser des flux énergétiques.



Marseille : Halle portuaire J1

Intitulé La passerelle le projet de Reichen et Robert a notamment été choisi parce qu'il permet de préserver l'esthétique du bâtiment et les transparences visuelles sur les espaces maritimes et la ville. Il accueillera notamment le Lab' du port (un espace de bureaux dédiés notamment aux incubateurs d'innovation ou encore à la formation maritime), un espace événementiel et récréatif, un hôtel de 230 chambres et différents lieux de restauration, un espace d'activités sportives-récréatives, et des services liés au nautisme et à la grande plaisance. Mise en service : 2023



© Reichen et Robert

Croisières contre marchandises

Le port de Dublin arbitre en faveur du fret ! Il limitera à 80 le nombre d'escales de paquebots à partir de 2021, contre plus de 160 aujourd'hui. Cette régularisation de l'activité croisière s'inscrit dans une tendance internationale déjà vue à Dubrovnik, Amsterdam ou Barcelone. Compte tenu de la croissance du fret, le port estime être en limite de capacité d'investissements et entend à ce que les opérateurs de croisière prennent leurs responsabilités si de nouveaux équipements devaient voir le jour.



© Dublin Port Company

Douala

Le port autonome acquiert des compétences pour renforcer sa compétitivité au service du pays et des villes voisines. C'est le sens du récent décret présidentiel. Le port se voit ainsi confier la coordination générale de toutes les activités portuaires, la planification du développement, la gestion des dépendances et biens du domaine public portuaire, la capacité à faire recouvrir ses créances, etc. Toutes ces nouvelles prérogatives sont couplées au devoir du port d'apporter un appui au développement durable local, social et culturel des communautés riveraines. La relation Ville Port devient donc une priorité et l'AIVP s'en réjouit.



© Port Autonome de Douala

Valparaiso : comité Ville Port

Cette mesure pourrait favoriser le dialogue Ville Port et permettre l'élaboration d'une vision commune. La décision est motivée par la situation actuelle du projet de terminal 2, dont l'évaluation environnementale devra être menée à bien par le port. D'autres projets de développement urbain et portuaire, notamment la création d'un terminal croisière, sont également envisagés. Le maire a souligné que la priorité était de garantir un développement portuaire qui réponde aux exigences environnementales, mais également de créer des emplois et d'apporter la prospérité à la ville et au port. Le président de l'autorité portuaire se félicite de cette initiative commune de la Ville et du Port qui remplace le terminal 2 dans une perspective de long terme.



© Empresa Portuaria Valparaiso

Freeport of Riga : environnement, passagers, responsabilité sociétale - trois axes majeurs pour le développement

Entretien avec Edgars Sūna, Deputy CEO for Port Development, Freeport of Riga

[EXTRAITS]

AIVP - Votre Programme de Développement 2019-2028 a été présenté aux médias et à vos partenaires en février dernier. Il réaffirme notamment votre volonté de concilier compétitivité et respect de l'environnement. C'était l'une des motivations pour la relocalisation vers l'île de Krievu de vos activités présentes en centre-ville. [...] Pouvez-vous nous rappeler ce qui vous avez amené à décider cette relocalisation, et ses impacts attendus ?

Edgars Sūna - La décision de relocaliser les activités de manutention des vracs solides à l'écart du centre-ville pour les rapprocher de l'embouchure du fleuve Daugava a été prise dès 2005. À l'époque, la Ville et le Port de Riga s'inspiraient du modèle de gestion de nombreux pays européens, notamment des ports scandinaves, qui considéraient que les infrastructures portuaires historiques, relativement plus dégradées, pouvaient être reconverties en quartiers urbains modernes pour ainsi répondre aux besoins croissants de la ville en espace, ainsi qu'à la nécessité de garantir aux habitants un environnement de meilleure qualité et un accès plus direct au waterfront. [...] Fort d'un appui public et politique, le Port a créé des infrastructures modernes et performantes, destinées à améliorer sa compétitivité et à offrir à ses clients des services de meilleure qualité. L'installation du terminal vraquier sur l'île de Krievu, à proximité de l'entrée du port, permet de réduire non seulement l'impact environnemental des activités portuaires situées à proximité du centre-ville historique mais également ces impacts négatifs dans leur ensemble [...]. Cela nous amène à affirmer sans l'ombre d'un doute que la mise en œuvre du projet de l'île de Krievu, achevée en 2018, est une initiative gagnant-gagnant pour la Ville et pour le Port.

AIVP - Quelles autres actions majeures en matière de développement durable avez-vous mises en œuvre et/ou programmées ?

Edgars Sūna - [...] Les activités telles que le suivi des impacts environnementaux, l'amélioration des technologies de protection de l'environnement, et les procédures administratives liées aux questions environnementales au sein de l'autorité portuaire sont monnaie courante depuis longtemps déjà. [...] Je peux néanmoins vous garantir que ces questions du développement durable ont fait l'objet d'une attention encore plus soutenue pour l'élaboration du nouveau Programme de Développement



© Freeport of Riga

du Port de Riga 2019-2028. En résumé, notre objectif pour les dix prochaines années est de faire du Port de Riga un « smart port », [...]

AIVP - Ce Programme de Développement 2019-2028 met également l'accent sur le développement du transport passagers. Vous avez accueilli 75000 croisiéristes en 2018 et selon les estimations ce chiffre pourrait plus que doubler d'ici 2030. Vos équipements actuels permettront-ils de les accueillir ou vous faut-il un nouveau terminal ? [...]

Edgars Sūna - La croissance du trafic passagers, croisière et ferry, est en effet l'un de nos objectifs stratégiques pour les 10 prochaines années [...]. Nous avons fixé pour objectif d'atteindre 150 escales par an pendant la saison des croisières qui dure de mai à septembre. [...] Avec un trafic aussi intense, nous devons certes disposer de nouvelles infrastructures [...]. Je dois admettre que nous avons eu la chance que la mise en œuvre du projet Krievu, [...] offre de nouvelles opportunités pour améliorer, par exemple, l'accueil des bateaux de croisière. [...] D'abord et avant tout, le Territorial Plan and Zoning of the City (plan local d'urbanisme) stipule que le secteur d'Andrejsala n'est accessible qu'aux seuls navires RoPax. Ensuite, c'est l'emplacement idéal pour accueillir les bateaux de croisière [...] Il importe également que ce secteur ne se trouve qu'à 10 minutes en voiture de la vieille ville où se concentrent la plupart des sites touristiques de Riga. [...]

AIVP - Votre document programme met également l'accent sur la responsabilité sociétale. Comme vous le savez, l'AIVP est

très attentive à cette dimension du Port Citoyen. Vous avez mené différentes actions en ce domaine. [...]

Edgars Sūna - Il est vrai que par rapport au programme de développement précédent, notre nouvelle stratégie accorde davantage d'importance à la manière d'articuler la relation entre le port et la société. Nous avons appris de nos expériences antérieures qu'il valait mieux faire des citoyens nos partenaires plutôt que de simplement essayer de vivre chacun de son côté. [...] La méconnaissance des processus que nous engageons peut se traduire par leur rejet et nous risquons de passer à côté de bons projets. En revanche, l'implication de la communauté dans le processus de décision et les consultations publiques font que les gens se sentent respectés et concernés par les questions portuaires. Nous nous efforcerons donc à l'avenir de mieux renseigner le public sur nos projets et, bien sûr, de communiquer plus régulièrement avec les représentants des quartiers d'habitation situés à proximité immédiate du port [...] Nous allons continuer à organiser et participer à des activités caractère social et aux grandes manifestations dans le port et en ville. [...] La ville de Riga et le port de Riga sont deux concepts indissociables depuis plus de 800 ans. La ville est importante pour le port et le port l'est pour la ville. Cette vision continuera de prévaloir, que ce soit dans le cadre des activités portuaires quotidiennes ou lorsqu'il s'agit d'envisager notre avenir.

RETROUVEZ L'INTERVIEW DANS SON INTÉGRALITÉ SUR: WWW.AIVP.ORG/CATEGORY/INTERVIEWS