

Dock infos

NUMÉRO 116, JUIN 2019



éditorial

Nous avons choisi d'organiser nos récentes Rencontres de Riga autour de **notre nouvel agenda 2030** qui avait été proposé lors de notre dernière conférence mondiale de Québec.

Un agenda pour quoi faire ? D'abord pour **marquer un cap**. Nous sommes des marins et nous avons toujours devant nous un cap à dépasser pour découvrir de nouveaux horizons ! Après 30 ans d'activité soutenue, il faut aussi savoir faire le point et s'adapter aux nouvelles réalités du monde qui nous entourent.

Ensuite un agenda c'est aussi **une feuille de route** pour nous fixer des objectifs. Être membre de l'AIVP c'est partager une ambition commune pour les collaborations Ville Port et les projets de développement durable dans les villes portuaires mais c'est aussi mieux prendre conscience des enjeux et des attentes des populations qui vivent et croient en nos territoires Ville Port. Pour réussir dans nos initiatives et nos projets, il est indispensable de bien comprendre les attentes et d'y répondre.

Enfin, un agenda c'est **un acte fort de communication internationale**. Une organisation comme l'AIVP en a aussi besoin pour avancer et se faire connaître et reconnaître par l'ensemble des acteurs institutionnels avec lesquels nous collaborons déjà activement. C'est en ce sens que nous développons une étroite collaboration avec l'ONU.

Philippe Matthis
Président de l'AIVP

Rédacteur en chef **Olivier Lemaire**

Ratification de l'Agenda AIVP 2030



Les villes portuaires sont confrontées à une série d'enjeux communs à tous les pays, à des échelles diverses : accélération du développement urbain, concentration des populations sur les littoraux, augmentation constante des flux de biens et de personnes, digitalisation de l'économie, impacts du changement climatique...

Pour répondre à ces enjeux et développer des villes-ports durables, responsables et innovantes, l'AIVP, seule organisation internationale qui rassemble depuis plus de 30 ans tous les acteurs publics et privés des villes portuaires (élus, administrations portuaires, entreprises, chercheurs), a ratifié une série de 10 engagements en matière de changement climatique, de bien-être des habitants, et de développement économique, lors de son Assemblée générale et des Rencontres de Riga.

Les signataires, membres du réseau AIVP, s'engagent à concrétiser d'ici 2030 ces engagements qui s'articulent autour de 10 priorités :

- 1. Anticiper les conséquences du changement climatique
- 2. Mettre les territoires Ville Port au cœur de la transition énergétique et de l'économie circulaire
- 3. Améliorer la mobilité et lutter contre la congestion urbaine
- 4. Favoriser le dialogue Ville Port pour associer recherche de la performance économique et environnementale et bien-être des habitants
- 5. Investir dans le capital humain des villes portuaires



UNE PARTIE DES SIGNATAIRES

- 6. Valoriser la culture et l'identité propres aux villes portuaires
- 7. Relever le défi d'une alimentation suffisante et de qualité pour tous
- 8. Offrir aux habitants de bonnes conditions de logement et d'activités culturelles sur les interfaces Ville Port
- 9. Préserver la santé des habitants et améliorer leur cadre de vie
- 10. Restaurer et protéger la biodiversité terrestre et aquatique

30 ports, 9 élus, 13 entreprises présents ont ratifié ces 10 engagements afin qu'ils soient présentés à l'ONU cette année au titre de contribution des villes portuaires aux [17 Objectifs de Développement Durable](#) des Nations Unies.

Le **Ministre letton de l'Environnement et du Développement régional**, Juris Pūce, a déclaré en amont de la ratification : "Les ports sont un lieu où les intérêts du transport maritime, de la pêche, mais également de la protection de l'environnement se rencontrent. Je suis certain

que l'exploitation des ports peut aller de pair avec la conservation de la diversité biologique, et de nombreux ports dans le monde en sont un bon exemple. Les ports font partie de régions et d'environnements spécifiques, aussi je me réjouis que les ports de Lettonie s'impliquent désormais plus activement dans les questions de protection de l'environnement et dans la défense de ces valeurs."

Pour Philippe Matthis, **Président de l'AIVP**, "Les défis de la Ville Port n'ont jamais été aussi nombreux et complexes à appréhender. La réponse à ces défis doit être collective et reposer sur le partage des connaissances ainsi que sur le dialogue entre tous les acteurs concernés : ports, citoyens et collectivités. Aujourd'hui, en nous engageant sur ces 10 priorités, nous construisons la Ville Port de demain."

Découvrir en ligne l'agenda

www.aivpagenda2030.com



Les dépêches

Barcelone : nouvelle étape

Trente ans après l'approbation du Plan spécial pour Port Vell, la Gerencia Urbanística Port Vell lance de nouveaux projets pour anticiper sur les besoins futurs. De nouveaux espaces pour les loisirs, la culture, la recherche et l'innovation seront proposés aux citoyens. Ce sera par exemple l'aménagement du musée de l'Hermitage que nous vous avons signalé récemment, ou encore la création d'un Port center dans l'ancien siège du Port.



Italian Port Days

L'association des ports italiens a lancé les Italian Port Days qui visent à sensibiliser les populations à la vie et la culture portuaires. Ces journées se sont tenues simultanément dans tous les ports du pays dans la semaine du 15 au 21 mai. Rencontres, visites, ateliers ludiques, etc., les activités proposées étaient très variées mais partageaient un double objectif commun : favoriser l'intégration sociétale des ports et renforcer les liens Ville Port. Une conférence de presse de clôture a été organisée au siège du Port Center de Livourne, membre du Port Center Network de l'AIVP.

Dublin : Smart Docklands

Lancée officiellement en février 2018, Smart Docklands est le fruit de différentes initiatives menées les années précédentes. Le programme concerne un site de 3 km qui accueille aujourd'hui 500 entreprises, 44 000 employés et 26 000 habitants. Les priorités pour ce quartier intelligent portent sur la mobilité, l'environnement, les bâtiments et les infrastructures. Selon ses promoteurs, il ne peut se faire également sans les citoyens.



Économie circulaire, impact

L'économie circulaire révèle un potentiel certain dans les ports mais impacte aussi négativement certains trafics. Dans un port sur trois, au moins une activité est dorénavant circulaire, en particulier dans le domaine de l'énergie. Ceci est d'autant plus vrai que les ports sont situés au centre de grandes régions métropolitaines. Mais à l'inverse, pour le secteur du transport de minerai de fer par exemple, la circularité de la production de l'acier se traduit par un net ralentissement des échanges, et fragilise l'équilibre économique de certains terminaux.

Paris : charte des usages

Deux chartes ont été signées pour rendre possible une mixité des usages de certains secteurs portuaires de la capitale. L'objectif était de définir plus précisément comment partager au mieux ces espaces entre ses différents utilisateurs : le Port et la Ville de Paris, les mairies des secteurs concernés, mais aussi les riverains, les associations, et les établissements présents. Le Port de Paris poursuit là une stratégie d'intégration urbaine très volontariste que nous vous avons signalée à plusieurs reprises.



© Haropa Ports de Paris

Port Centers

Des espaces similaires aux Port Centers font leur apparition partout dans le monde. Parmi les nouvelles interprétations du concept, signale celle proposée à Southampton par 1851 Trust et l'équipe britannique de voile INEOS. Cet espace, appelé STEM Crew HQ, propose un riche contenu pédagogique qui connecte la salle de classe au monde maritime, notamment dans les domaines des sciences, de la technologie, des maths et de l'ingénierie. En Floride, le nouveau Sea the World Storefront de Marine Industry sera inauguré en mai prochain avec une exposition et des activités destinées à sensibiliser les élèves aux formations et carrières

maritimes. À Hambourg, l'initiative privée Discovery Dock lancée en avril dernier utilise la réalité virtuelle pour rendre le port attractif. Les nouvelles approches du concept de Port Center confirment le rôle joué par ce type de structure dans la promotion de la participation citoyenne et l'éducation à la culture portuaire.



Innovations et clusters industriels

De plus en plus de ports tentent de dynamiser l'innovation et structurent des clusters industriels en conséquence. Les réalisations et projets sont nombreux : PierNext à Barcelone, RDM Campus et MH4 à Rotterdam, programme Smart Port City au Havre, projet COVE à Halifax, etc. Pour Maurice Jansen, l'objectif reste identique : orchestrer l'innovation collaborative et faire se rencontrer les flux de capital financier, social, humain et culturel.



© COVE

New York : résilience climatique

Chiffré à 10 milliardsUS\$, le plan pour la résilience climatique concerne Lower Manhattan, un secteur qui a déjà prouvé sa vulnérabilité lors de tempêtes et d'inondations. Le manque d'espaces et les contraintes du terrain existant offrent peu d'options pour une adaptation et une protection de grande échelle. En complément de l'aménagement de « pop-up » barrières, la solution retenue est alors d'étendre dans l'East River la ligne de côte actuelle entre le pont de Brooklyn et le terminal ferry Sud afin de protéger le SeaPort et le Quartier financier.



© NYC

Anvers : neutralité carbone

Le Port d'Anvers et la Flandre recherchent la neutralité carbone, et initient deux nouveaux projets. Avec 20 MEuros d'investissement par an pendant 20 ans, le gouvernement provincial entend accélérer la recherche et les initiatives en matière de capture de CO₂. Et pour avancer concrètement, le Port d'Anvers lance un projet pilote visant à produire 4 à 8 000 tonnes de méthanol durable par an à partir de CO₂ rejeté combiné à de l'hydrogène. Ce méthanol est essentiel au pôle chimique anversoise.



© Port of Antwerp

Des villes flottantes

Une solution vraiment durable ? Déplacer la ville sur l'eau : les projets de plus ou moins grande échelle se multiplient. Dernier en date « Oceanix City » une ville flottante pour 10 000 habitants conçue par BIG pour être quasiment autonome et pour répondre à l'élévation du niveau des mers. Le projet a été présenté lors d'une table-ronde à l'ONU. Il a soulevé l'intérêt et ONU-Habitat encourage à continuer d'explorer cette piste. Des questions restent toutefois en suspens : les risques en cas de problèmes pour ces systèmes urbains isolés, les conséquences sociales d'une communauté maritime qui pourrait être perçue comme privilégiée, etc. Le débat est ouvert.



© BIG

Mexique : le Sénat veut faire payer les ports pour le développement urbain

La définition juridique de la relation Ville Port et la responsabilité de chacun des principaux acteurs sont des éléments clés de la gouvernance des villes portuaires. À l'AIVP, on constate un intérêt croissant pour cette question. Récemment, de nouvelles initiatives et débats ont eu lieu au Chili et en Espagne. Le développement le plus récent a eu lieu au Mexique où, en avril dernier, le Sénat a approuvé à l'unanimité la réforme législative, renforçant ainsi l'implication des autorités portuaires dans le développement urbain qui devront contribuer à hauteur de 30 % du revenu annuel excédentaire. Considérant l'importance de ce débat, l'AIVP a invité la sénatrice Gabriela Benavides, principale instigatrice de la loi, à rédiger un article expliquant cette initiative pour nous permettre de comprendre son fonctionnement et ses conséquences éventuelles.

[EXTRAITS]

Il est beaucoup question de l'importance de la relation Ville Port, mais malheureusement celle-ci n'est pas même définie dans la Loi portuaire, ni dans le Règlement y afférent.

Pendant mon mandat à la tête de la Ville de Manzanillo, entre 2015 et 2018, je faisais partie du Conseil des Administrations Portuaires Intégrales (API) de Manzanillo. Les villes comme Manzanillo qui doivent coexister avec un port en tirent des avantages en termes d'emploi et d'économie pour la région mais elles en subissent de lourdes conséquences, entre autres en termes I) de mobilité et de régulation de la circulation, II) de dégradation des infrastructures urbaines et des services publics, III) d'atteinte aux ressources naturelles et touristiques à l'échelle régionale.

Cependant, conformément à la Loi portuaire et à son Règlement d'application, les API ne sont pas autorisées à entreprendre des actions ni à réaliser des aménagements qui permettraient de réduire ou de compenser les dommages causés par les activités portuaires (lorsque ces actions ou aménagements sont envisagés à l'extérieur de l'enceinte portuaire).

C'est inquiétant, car en réalité on observe que certains ports sont présents sur la scène internationale, qu'ils comptent parmi les meilleurs de la région et même du monde, et, dans le même temps, on constate que les villes qui les accueillent payent la rançon de cette gloire. En effet, l'argent rapporté par les ports est géré au niveau fédéral et rien, ou presque rien, ne revient aux villes d'origine, c'est-à-dire

que celles-ci doivent subir les conséquences des activités portuaires et en supporter les dommages sans en tirer de bénéfices directs.

Cela se traduit bien sûr par une moindre qualité de vie pour les habitants qui souffrent en première ligne d'un manque d'équité sociale produit par un système juridique et économique dans lequel la relation Ville Port n'est pas définie de manière claire et explicite. [...]

Je suis convaincue qu'il est nécessaire d'inscrire la relation Ville Port dans un cadre législatif pour garantir aux habitants des villes portuaires l'équité sociale qu'ils réclament tant. C'est à ce titre que le 4 octobre 2018, j'ai présenté, avec l'aval de mon groupe parlementaire (Partido Verde Ecologista de México) et de la sénatrice du Mouvement de régénération nationale, Griselda Valencia de la Mora, un projet de loi portant modification de la Loi portuaire en matière de relation Ville Port.

La réforme comporte 4 volets principaux :

- 1. inscrire le concept de relation Ville Port dans la Loi et reconnaître expressément qu'elle doit être une priorité pour les autorités fédérales et les API ;
- 2. tendre à un développement harmonieux entre les villes et les ports par l'action constante du ministère du Bien-être social et de celui des Communications et des transports (SCT) qui devront veiller à ce que les investissements en infrastructures se fassent au bénéfice de la communauté, dans le respect de l'environnement naturel et urbain, et en préservant les voies d'accès ;
- 3. établir des lignes directrices pour la coordination et la coopération interinstitutionnelles et intergouvernementales, dans l'objectif de créer des liens étroits entre organisation portuaire et développement Ville Port harmonieux ;
- 4. et imposer que 30 % des recettes additionnelles des API reviennent directement aux gouvernements des états où elles sont établies afin de financer des infrastructures urbaines, des services publics et/ou des actions visant à réduire ou compenser les



SÉNATRICE GABRIELA BENAVIDES COBOS,
PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION RELATIONS
EXTÉRIEURES EUROPE,
SENADO DE LA REPUBLICA, MEXIQUE

dommages environnementaux générés par les activités portuaires.

Ce dernier point est sans conteste l'évolution la plus significative qui portera ses fruits à court et moyen termes parce qu'il est possible d'inscrire tous les concepts de la relation Ville Port dans la Loi, mais tant que des actions de coopération Ville Port claires n'auront pas été spécifiquement mises en place, il est possible que nous n'obtenions aucun résultat tangible. [...]

Le 4 avril 2019, cette initiative a été adoptée par le Sénat réuni en séance plénière par 103 votes pour, avant d'être déposée à la Chambre des députés, comme le prévoit la procédure législative. Elle est actuellement examinée par la commission des communications et du transport de la Chambre des députés. Nous espérons que la commission portera une appréciation positive sur cette proposition et que nos députés fédéraux l'accompagneront dans sa mise en œuvre.

Il nous faudra encore parcourir un long chemin, mais il s'agit clairement là de la première étape dans la construction de la relation Ville Port tant espérée.

RETROUVEZ CET ARTICLE
DANS SON INTÉGRALITÉ SUR :
WWW.AIVP.ORG/CATEGORY/ACTUALITES/



Au fil de l'eau

AIA Territoires : nouvel adhérent au sein de l'AIVP

AIA Territoires est la société du Groupe AIA Life Designers dédiée aux projets urbains, à la ville et aux territoires. L'équipe est composée de profils variés et complémentaires – architectes, urbanistes, paysagistes, géographes, ingénieurs spécialisés en aménagement, en mobilité.

Son approche pluridisciplinaire, systémique et l'expérience importante de ses cadres en font un acteur et un porteur agile de projets complexes : de la rue à la place publique, du quartier au territoire. Ce regroupement inédit des compétences partage une pratique

attentive aux évolutions, intégrations et aux pratiques du monde d'aujourd'hui.

Nous développons une expertise dans le domaine portuaire et particulièrement dans l'interface



Étude d'aménagement de la Pointe de la Perrière, Lorient (en cours) © AIA

Ville Port, comme par exemple pour les ports de Lorient, Le Havre ou Nantes Saint-Nazaire, mais aussi dans la reconversion de sites industriels ou hospitaliers pour reconstruire la ville sur la ville dans une démarche environnementale responsable.

Pour quelles raisons avez-vous décidé de rejoindre l'AIVP ?

La richesse d'une ville tient aussi à la mixité des fonctions et à l'intégration des fonctions logistiques et productives. Cet enrichissement mutuel du port et de la ville est notre credo. C'est pourquoi nous

avons décidé de rejoindre l'AIVP qui porte cette ambition.

Qu'attendez-vous de cette adhésion ?

Nous cherchons à développer notre expertise, grâce aux échanges et aux retours d'expérience, afin de mieux répondre aux problématiques qui nous sont posées, et à étendre notre réseau de partenaires.

Que pensez-vous pouvoir apporter à l'AIVP ?

Nous pouvons partager notre vision d'architectes urbanistes et paysagistes sur le sujet de l'interface Ville Port.

Mission d'expertise de l'AIVP en Guyane pour la mise en place d'un Port Center

À l'occasion d'une mission effectuée pour le compte du Grand Port Maritime de Guyane (GPM-Guyane), Olivier Lemaire, Directeur Général de l'AIVP a pu rencontrer de multiples acteurs du territoire Guyanais dans le cadre de la mise en place d'un projet de Port Center.

Collectivité Territoriale d'outre-mer en Amérique du Sud, la Guyane est connue pour la très grande biodiversité présente sur son territoire en grande partie couvert par la forêt équatoriale mais aussi par les installations de l'Agence Spatiale Européenne sur la commune de Kourou et les Îles du Salut avec le mythe « Papillon ». Le GPM-Guyane gère depuis 2013 l'ensemble des infrastructures portuaires de com-

merce du territoire sur les villes de Cayenne et Kourou. Il a aussi pour mission de développer un Projet stratégique portuaire quinquennal au service du développement de l'ensemble du territoire, avec une priorité axée sur l'économie circulaire. Diverses études ont ainsi été conduites en collaboration avec les acteurs locaux et les professionnels. Des partenariats sont initiés avec le Surinam et le Brésil voisins ainsi qu'avec les départements français voisins de l'Arc Antillais.

Il ressort d'études récentes que la population guyanaise (300 000 habitants) identifie peu le port et ses fonctions. Levier de développement économique, aménageur du territoire, le GPM-Guyane



cherche à rassembler autour de ses missions et objectifs l'ensemble des forces vives du territoire et à mieux dialoguer avec les citoyens pour lesquels, il est aussi, directement ou non, source d'emplois et d'évolution professionnelle. C'est dans ce contexte que l'AIVP a été missionnée pour aider le GPM à renforcer ses liens avec l'ensemble de ses partenaires institutionnels et écono-

miques ainsi qu'avec la population guyanaise et notamment avec les plus jeunes.

À la croisée du développement d'un tourisme écoresponsable, des développements de la base spatiale de Kourou, des multiples projets de mise en valeur des ressources du territoire, une Charte des missions d'un Port Center pour la Guyane a aussi pour objectif de redonner au port une meilleure visibilité sur l'étendue et la diversité de ses missions. Le dialogue avec les citoyens en est la clé. La signature de cette charte par tous les acteurs locaux est prévue pour la fin du mois de novembre 2019.

Signature d'une convention entre l'AIVP et la Chaire « Entrepreneuriat, Territoire, Innovation » (ETI)

Une convention a été signée à la Sorbonne à Paris, le 18 avril 2019, entre l'AIVP et la Chaire universitaire « Entrepreneuriat, Territoire, Innovation » (ETI) lancée en 2018 à l'initiative de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et l'IAE Paris-Sorbonne Business School. Cette



signature faisait suite à une Master Class donnée par le professeur Gaétan Siew sur le thème « Villes Portuaires, villes monde ».

Sous le slogan « Repenser les lieux de l'innovation et de l'entrepreneuriat dans nos territoires », la chaire développe un programme de rencontres, de formations et de conférences pour aider les organisations, les entreprises et les collectivités... à mieux appréhender les mutations en cours. Le professeur Carlos Moreno, directeur scientifique de la chaire ETI et membre du réseau

d'experts de l'AIVP a souhaité enrichir les contenus proposés par un focus sur les villes portuaires, lieux singuliers de la croissance urbaine et économique mondiale dans un contexte environnemental fragile.

Dans son allocution, Olivier Lemaire, Directeur Général de l'AIVP, a souligné que par son expertise internationale sur les relations Ville Port et leurs évolu-

tions, l'AIVP entend contribuer au développement de cette chaire où elle portera la voix des ports et des villes portuaires, de leurs projets et de leurs attentes. 30 ans de connaissances et d'échanges d'expériences recueillis par l'AIVP autour de projets de développement durable sont ainsi transmis grâce à cette chaire à tous ceux qui en feront la demande.

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