

Dock infos

NUMÉRO 113, DÉCEMBRE 2018



éditorial

Une année 2018 intense !

Nous arrivons au terme d'une année qui a été particulièrement dense pour l'AIVP avec l'organisation de notre 16e Conférence mondiale à Québec, les diverses actions associées à l'anniversaire de nos 30 ans et plusieurs événements internationaux. En participant à ces divers échanges, j'ai pu noter combien les attentes restaient fortes pour multiplier les échanges d'expériences. Nous sommes tous confrontés aux demandes pressantes de nos partenaires locaux, des institutions internationales, des citoyens... pour apporter des réponses aux multiples défis que nous affrontons collectivement. Défis environnementaux, climatiques, sociaux, industriels... la liste ne cesse de s'allonger dans un climat général, vous l'avez constaté comme moi, très anxiogène. Que faire, que dire, que décider dans un monde mouvant où chacune de nos décisions locales est de plus en plus liée à un contexte international sur lequel nous n'avons que peu de prise. Aller du « local » au « global », suivant le principe de bonne gouvernance établi à la fin du XX^e siècle, suppose aussi que les règles du jeu du « global » soient clairement définies. D'évidence, elles le sont de moins en moins. Nous rassembler alors autour de quelques idées fortes, échanger et partager nos expériences comme nous le faisons pour les villes portuaires à l'AIVP devient toujours plus nécessaire pour éclairer nos choix et avancer unis pour préserver notre avenir commun.

À toutes et tous, je souhaite de très belles fêtes de fin d'année.

Philippe Matthis
Président de l'AIVP

Rédacteur en chef **Olivier Lemaire**

FOCUS

Géopolitique, pouvoir et économie des villes portuaires dans l'océan indien

Extraits du Keynote speech lors des Rencontres AIVP Océan Indien (Le Port, La Réunion, novembre 2018) de Gaetan SIEW, Président de la Port Louis Development Initiative, Maurice, et Envoyé Spécial ONU-Habitat.

[...] Internet, la connectivité accrue, les échanges économiques et les politiques ont modifié le tissu social et économique d'une façon que nous aurions jugée inimaginable il y a seulement un siècle. Les métiers d'aujourd'hui n'ont-ils aucun avenir ? À quoi faut-il s'attendre ? En ce qui concerne les villes portuaires, qu'est-ce que l'avenir nous réserve ? Dans quelle direction devons-nous orienter nos efforts ?

Lignes de communication maritime

La communication a toujours joué un rôle fondamental pour les villes portuaires et c'est aux ports qu'il revenait traditionnellement de centraliser et diffuser les informations. [...] Aujourd'hui, avec l'avènement de la technologie, les ports n'assument plus ce rôle de transmetteurs d'informations. Ils sont aujourd'hui investis d'autres rôles : le commerce, l'énergie, la fonction militaire et les ressources maritimes. Fait intéressant, cet aspect des choses semble avoir des répercussions directes, instaurant des rapports de force électriques.

Jeux de pouvoir

Si l'on envisage ce qui se passe actuellement dans le monde à grande échelle dans une perspective globale, l'on obtient quelques pistes intéressantes sur les forces actuellement en jeu dans l'Océan Indien. Nous voyons un géant, l'Australie, qui pendant longtemps a tourné le dos à l'Océan Indien. Nous voyons l'Asie, qui renforce ses politiques et son emprise maritime pour protéger davantage ses investissements et assurer sa prospérité économique à

long terme. Nous voyons des superpuissances qui occupent tout le Moyen-Orient, et qui sous couvert d'apporter la démocratie, (sur)exploitent des ressources étrangères. Nous voyons une Europe qui pénètre tant bien que mal les eaux territoriales étrangères pour se nourrir, et nous voyons un géant endormi, l'Afrique, théâtre de la prochaine explosion démographique. [...]

En quête de nouveaux marchés économiques pour élargir leur bassin de consommation, certains pays s'efforcent d'élaborer des politiques et des stratégies de plus grande portée. Parmi eux se trouve la Chine, à l'origine de l'initiative « One Belt, One Road », qui a depuis été renommée pour signifier qu'elle envisage de créer non pas une seule mais une pluralité de routes. La Route maritime de la soie, également appelée le « collier de perles », soulève des questions intéressantes (mais aussi des préoccupations) quant à l'emprise de la Chine sur plusieurs ports échelonnés le long d'un corridor soigneusement dessiné. Afin de toucher les bassins de consommation en développement, la Chine engage des stratégies de pénétration extrêmement agressives même dans des pays dont le PIB par habitant est inférieur à celui de pays minuscules comme Maurice. L'une de ces stratégies, très souvent critiquée, consiste à financer des infrastructures vitales en échange d'accords à long terme qui sont préjudiciables. Cette « diplomatie de l'endettement » incite des pays en voie de développement à souscrire d'inraisonnables montants d'aides, subventions et prêts extérieurs qu'ils sont



GAETAN SIEW

clairement dans l'incapacité de rembourser. [...] Les effets de la diplomatie chinoise de l'endettement sont de plus en plus visibles dans l'Océan Indien, mais cela n'empêche que des pays en quête de liquidités se laissent tenter. [...]

Espoir

On n'insistera jamais assez sur l'importance de l'équité sociale mais le processus peut s'avérer complexe lorsque l'économie prévaut sur la société et lorsque d'importantes ressources (bases navales et militaires) sont investies dans la protection des infrastructures économiques. [...]

L'économie, le pouvoir et les forces géopolitiques sont autant de forces qui s'affrontent sur le terrain où sont façonnées les villes portuaires. Comment faire converger toutes ces forces vers un modèle synergique (peut-être élémentaire) ? Une question encore irrésolue mais qui en induit essentiellement une autre : comment construire une société qui tire profit de ces forces, au-delà des ambitions politiques et économiques, qu'elles soient locales, régionales ou mondiales ?

RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ SUR :
WWW.AIVP.ORG

Les dépêches

Danemark : suppression d'un port

La ville de Kolding fait le choix politique de supprimer son port d'ici 25 ans ! Non associé à cette décision qu'il regrette, le port (1,3 Mt et 3000 emplois) avait publié il y a 2 semaines son nouveau plan stratégique... La ville projette à terme une reconversion en zone de logements et de loisirs privilégiant une valorisation du patrimoine naturel. Le port s'est malgré tout engagé à accompagner les entreprises face à cette situation alors que la confédération des entreprises danoises critique fortement cette décision. Un scénario identique est en cours dans la ville de Vejle.



© Kolding Kommune

Mexique : nouvelle loi portuaire

En discussion devant le Sénat, cette loi pourrait reconnaître l'harmonisation nécessaire entre les ports et les villes, dans le respect de la qualité de vie des habitants et de l'environnement urbain. Pour les Administradoras Portuarias Integrales (APIs), cela pourrait signifier que 30 % des bénéfices du port soient reversés aux autorités locales pour une relation Ville Port plus forte et intégrée.

Las Palmas : Port Center 360°

Le nouveau centre d'interprétation sera installé probablement dans l'édifice de la « Fundación Puertos de Las Palmas », situé entre l'aquarium de Poema del Mar et le centre commercial El Muelle, tout près de l'embarcadère de Santa Catalina, lieu d'accostage des navires de croisière. Le bâtiment proposera au total 800 m² pour la médiation et l'éducation des citoyens à la culture portuaire.



© Puerto Canarias

New York : un hub de la nouvelle économie

Un nouveau masterplan à 30 ans pour les 121 hectares du Brooklyn Navy Yard vient d'être dévoilé. Conçu par WXY, il comprend de nouveaux espaces publics et trois bâtiments qui accueilleront notamment des entreprises dans les domaines de la haute technologie, de la construction navale, de la mode, des cabinets d'architectes ou encore des studios de cinéma. L'innovation sera également au cœur de la conception des bâtiments eux-mêmes avec l'intégration verticale dans un même bâtiment de tous les besoins et fonctions d'un fabricant. Une ferme sera également aménagée sur un toit terrasse. 8500 personnes travaillent aujourd'hui sur le site. Il pourrait accueillir 20000 emplois d'ici 2020 et 30000 entre 2030 et 2040.

Hackathon et jeux de simulation

Le 3^e hackathon Haropa s'est achevé en récompensant différents projets dans le domaine de l'emploi portuaire ou de la relation avec les citoyens. Ces projets bénéficieront d'un accompagnement. Dans un autre domaine, Kalmar équipementier portuaire majeur, s'interroge, en prenant l'exemple de la Formule 1, sur l'intérêt des jeux de simulation collaboratifs visant à améliorer le pilotage des terminaux conteneurs. À quand l'ouverture du championnat ?



© Haropa

Ports et impression 3D

Pour le port de Barcelone, 37 % des échanges maritimes pourraient disparaître une fois cette technologie à maturité complète. Les ports doivent s'y préparer pour accompagner leurs entreprises et voir leurs nouveaux besoins en termes de matières premières ou d'exportation de produits conçus localement. Le port de Singapour mise de son côté déjà sur l'essor de cette technologie pour l'entretien des navires.

Boston : risques climatiques

Lancé par le Maire, Resilient Boston Harbor prévoit notamment la création de 27 hectares de nouveaux espaces verts et la restauration de 49 hectares en zones de marée et en parcs afin de servir de zones tampons lors d'inondations majeures. Un total de 75 km de voies pourrait être surélevé dans différentes zones sujettes aux inondations, telle que le populaire Harborwalk du centre-ville. Un rapport de 2016 avait évalué à 91 cm la montée du niveau de la mer en 2070, impactant 90000 habitants et 12000 bâtiments.



© City of Boston

Développement portuaire inclusif

De façon assez courante aujourd'hui, les ports ont développé des partenariats avec de très nombreuses parties prenantes de leur territoire pour résoudre les problèmes environnementaux. Cette approche inclusive vise à harmoniser les conditions d'une croissance portuaire pour limiter les externalités négatives. Mais qu'en est-il sur le plan sociétal ? Y a-t-il de nouveaux cercles de gouvernance à imaginer ? Les Prof. Maurice Jansen et Rob van Tulder tentent de répondre en prenant le cas de l'Indonésie.

Bahia Blanca : concours d'idées

Le concours pour le Muelle de Elevadores a été lancé par le Port de Bahia Blanca et le Collège des Architectes de la Province de Buenos Aires. L'objectif est de mettre en valeur et d'aménager ce quai de 350 m pour y permettre des usages récréatifs à Ingeniero White. C'est l'un des éléments stratégiques du projet White 2020 qui visent à renforcer l'attractivité d'Ingeniero White.



© Puerto Bahia Blanca

Saint-Nazaire : un port mieux intégré

Inauguré en juillet dernier, le Boulevard des Apprentis a permis de créer un itinéraire de 2,1 km mieux adapté pour les flux logistiques des industriels du port et plus sûr pour les 14000 véhicules qui l'empruntent chaque jour. L'aménagement a également été conçu en concertation avec les habitants du quartier. D'anciennes cuves en béton seront par exemple paysagées et serviront de mur anti-bruit. Un belvédère va également permettre aux habitants ou aux visiteurs d'avoir une vue notamment les Chantiers de l'Atlantique où sont construits des paquebots.



© Carene

Anvers

Transition énergétique, relations avec la communauté, capital humain : 3 axes de développement pour le port d'Anvers. Pour son Directeur Général, le port d'Anvers doit de plus en plus devenir un facilitateur d'affaires et un bâtisseur de communauté. Il s'agit donc pour le port de relever les défis du futur en dialoguant et en agissant avec la communauté. La création d'un environnement de travail favorisant la prise d'initiatives et respectueux du bien-être des employés y contribue également, de même que l'amélioration de la mobilité quotidienne pour les trajets domicile travail sur la zone portuaire.



© Port of Antwerp

Port de Bruxelles : l'intégration, un impératif et une conviction

L'AIVP a récemment organisé pour ses membres une mission d'étude en Belgique. Elle était centrée sur la démarche de co-construction qui est au cœur de la dynamique des projets ville-port pour cinq villes portuaires belges. Le cas de Bruxelles que nous aborderons ici est de ce point de vue particulièrement intéressant.

[EXTRAITS]

Le Port de Bruxelles fête cette année les 25 ans de sa création en tant que Société Régionale suite à une réforme voulue par l'État belge pour régionaliser les ports et voies d'eau. Il occupe une position centrale au cœur de la Région avec ses 6 km de kilomètres de quais le long des 14 km du canal traversant la Région bruxelloise. Second port intérieur Belge, il joue un rôle essentiel pour Bruxelles sur les plans économique, environnemental, et en matière d'emplois. Une grande partie de l'approvisionnement de Bruxelles se fait par la voie d'eau. Il génère 12000 emplois directs et indirects. Avec les 7 millions de tonnes transportées par voie d'eau en 2017, ce sont aussi près de 650 000 camions, 100 000 tonnes de CO₂, et 25 millions € de coûts externes qui ont été évités.

Le port de Bruxelles se veut en effet facilitateur logistique en favorisant le report vers le rail et la voie d'eau et à travers un réseau de plateformes de transbordement le long du canal couplé à une stratégie du dernier kilomètre permettant de distribuer les marchandises palettisées. Avec un trafic fluvial en progression constante et situé au cœur d'une métropole en pleine expansion démographique, le Port devait également faire face à cette pression sur ses espaces au bord de l'eau très recherchés. Les réponses qu'il apporte au travers de son masterplan 2030 s'appuient sur une stratégie d'intégration très volontariste. Il rejoint là celle présente au cœur du Plan Canal mis en œuvre par la Région Bruxelles-Capitale que cela soit sur le plan des solutions comme sur celui de la méthode de co-construction mise en œuvre.

Développés dans le cadre du Plan canal, les projets menés sur les bassins Beco et Vergote, ou encore le terminal passager inauguré en avril 2018, sont autant d'illustrations de cette stratégie d'intégration du Port de Bruxelles.



PORT DE BRUXELLES

© Port de Bruxelles

Pour le bassin Béco, ce sont les vocations culturelles, récréatives et résidentielles qui y ont été privilégiées. Rive gauche le "quai des matériaux" fut réaménagé entre 1993 et 1999 en espace public et récréatif. Le "quai des Péniches", rive droite, fut à son tour réaménagé entre 2000 et 2002 en espace public multifonctionnel. Une passerelle réservée aux piétons, cyclistes et transports publics sera construite d'ici 2020 pour permettre de faciliter l'accès à la zone du canal et au quartier Tours & Taxis ainsi que vers diverses entreprises portuaires. Un quartier combinant logements, équipements, bureaux et commerces sera créé en rive droite. Certaines entreprises ont été relocalisées du bassin Béco vers le secteur du bassin Vergote, libérant ainsi des espaces sur Béco pour l'aménagement d'un nouveau parc. Précisément c'est bien la volonté de conforter et renforcer les activités économiques ainsi que la création d'espaces publics qui ont été privilégiées pour le bassin Vergote. Le « Village de la Construction » y a été inauguré en mars 2018. C'est le projet du Bureau belge Tetra Architecten qui avait été sélectionné. Il constituera un hub logistique essentiel dans le cycle de vie des déchets et des matériaux de construction de la ville. Cet espace multifonctionnel et modulaire combine espace de stockage, show-room et bureaux sur un site d'une superficie totale de

25 000 m², dont 7 000 m² d'entrepôts durables. Les toitures des trois entrepôts sont équipées d'un système de récupération des eaux de pluie et 1710 panneaux solaires y ont été installés.

L'intégration était également au cœur du concours lancé par la Société Inter-Béton pour son site de production implanté au bassin Vergote, à côté du Village de la Construction. Son positionnement au cœur de la ville et sa proximité avec les différents chantiers de la région sont présentés comme un atout pour le secteur de construction bruxellois. Mais la présence de ce type d'activité au cœur du tissu urbain n'est pas sans soulever des critiques en raison de ses impacts (bruits, poussières, etc.). Le projet « Mix-City » du bureau d'architectes BC architects & studios, associé à Jasper Poesen, prévoit une réorganisation de la circulation des camions et des zones de stockage, l'aménagement d'un auvent au-dessus de la zone de chargement qui permettra à la fois d'en réduire les nuisances et d'accueillir les nouveaux bureaux du personnel Inter-Béton. Une partie de cet auvent sera également ouverte au public assurant ainsi une fonction de belvédère avec une vue panoramique sur le canal. La tour industrielle sera également traitée pour en faire un nouveau repère dans le paysage de la ville. [...]



VILLAGE DE LA CONSTRUCTION

© TetraArchitecten

RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ SUR : WWW.AIVP.ORG

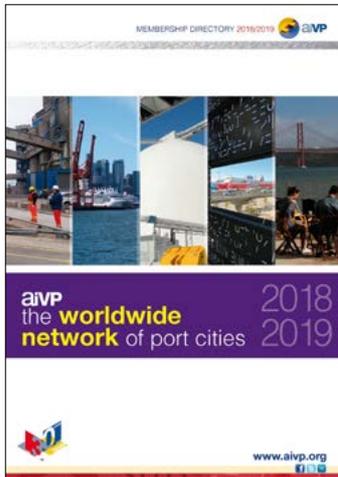
PLUS D'INFORMATIONS SUR : WWW.AIVP.ORG

Au fil de l'eau

L'annuaire 2018-2019 du réseau AIVP est disponible !

L'annuaire du réseau AIVP permet à ses membres d'avoir accès à 2000 contacts personnalisés pouvant être sollicités et questionnés dans le cadre de leurs missions et projets. Il est indispensable pour échanger et s'enrichir de l'expérience des autres !

Cet annuaire complète la gamme des services en ligne que nous vous proposons. 2000 acteurs du développement ville-port seront heureux d'échanger sur les sujets qui les passionnent autant que vous !



Gênes : 5^e rencontre du groupe de travail Port Center Network (PCN) de l'AIVP

Volontairement réduit, le groupe de travail PCN a réuni une trentaine de personnes venues d'Europe et du Canada. Il a été accueilli par Porto Antico, l'Autorité Portuaire et la Ville de Gênes. Se sont succédé pendant 1 jour et demi, des présentations des acteurs locaux, des débats, des confrontations d'idées et des visites de terrain dont le Port Center, récemment ré-ouvert au grand public, la Città dei Bambini, le musée Galata et un laboratoire de recherche spécialisé dans les biomatériaux innovants.

Les projets de Port Centers continuent à séduire les

acteurs des villes portuaires. Pour certains encore au début de leur développement, les Port Centers s'affirment progressivement comme des outils de lien ville port réels et modulables. L'évolution de ce type de structure diffère d'une ville portuaire à une autre et les échanges d'expériences entre les membres du groupe permettent à chaque rencontre de tester les différentes solutions envisagées. Des questionnements communs ont fait l'objet de débats entre les participants. Le mode de financement reste notamment un enjeu majeur.



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

Mission AIVP à San Antonio

À l'occasion de ce déplacement au Chili, Olivier Lemaire, Directeur Général AIVP a pu se rendre à San Antonio, membre actif de l'AIVP depuis 2011, aujourd'hui premier port chilien en tonnage et ville portuaire promise à un bel avenir. Les autorités portuaires, municipales et provinciales ont pu être rencontrées à cette occasion et des visites de sites effectuées.

À ce titre, le maire Omar Vera, également président de l'Association des villes portuaires chiliennes, a pu exposer à l'AIVP l'importance pour San Antonio de la réforme portuaire en cours visant à l'établissement pour les 10 ports principaux du Chili de « Conseils de coordination Ville-Port » permettant une harmonisation des dynamiques portuaires et urbaines. L'AIVP suit bien entendu avec grand intérêt les évolutions législatives en cours et leur traduction dans les faits.

Les projets d'extension des terminaux conteneurs et des activités logistiques liées au projet PGE (Puerto Gran Escala)



s'inscrivent pleinement déjà dans le cadre d'accords ville-port visant à établir une planification ville-port conjointe permettant par exemple l'ouverture du port aux citoyens avec l'aménagement du waterfront.

Par ailleurs, la dynamique du développement des croisières qui se met en place, les nouveaux équipements municipaux de grande qualité tel le tout nouveau MUSA (musée d'histoire naturelle et maritime), les aménagements écologiques et touristiques font de San Antonio un exemple particulièrement intéressant d'une ville portuaire en devenir qui choisit un partenariat ville-port actif comme axe structurant pour son développement durable.

Mission AIVP à Valparaiso

Une délégation de l'AIVP représentée au plus haut niveau a activement participé aux travaux de l'American Association of Port Authorities (AAPA) qui organisait son congrès annuel à Valparaiso (Chili) du 8 au 10 octobre 2018.

Cette 107^e conférence mondiale de l'AAPA réunissait près de 700 délégués, autorités portuaires et leurs partenaires d'Amérique du Nord, Centrale et du Sud.

Mario Girard, PDG du port de Québec et Vice-Président de l'AIVP pour l'Amérique du Nord, est intervenu en key note sur l'évolution des relations ville-port et la part active qu'y prenait l'AIVP et une session autour de cas concrets a été animée par Philippe Matthis.

Au-delà de la prise de contact laissant espérer un élargissement du réseau AIVP dans les Amériques, l'occasion était belle de pouvoir rencontrer plusieurs membres latino-américains de l'AIVP. Une réunion de travail a ainsi pu être organisée avec Gonzalo Mortola, Président du Port de Buenos Aires, membre actif de l'AIVP.



En ce qui concerne le port de Valparaiso, membre actif de l'AIVP, les projets de développement sont ambitieux mais dans un contexte fortement conflictuel aujourd'hui avec la ville, classée au patrimoine mondial UNESCO. Philippe Matthis, a fait état de l'expertise de l'association auprès de Gonzalo Davignano, DG du port pour proposer l'aide de l'AIVP dans le cadre du déblocage d'une situation fortement préjudiciable non seulement au port mais aussi au développement durable de la communauté ville-port dans son ensemble. Nous en reparlerons.