

OCTOBRE 2020

# DOSSIER THÉMATIQUE

SANTÉ ET QUALITÉ DE VIE



aiVP  
AGENDA  
2030



aiVP  
The worldwide network  
of port cities

*Depuis 30 ans, l'AIVP accompagne les villes portuaires pour les guider vers un avenir plus résilient, plus concerté et plus durable.*

*En 2018, l'AIVP a lancé le Programme AIVP 2030, la 1ère initiative mondiale qui adapte les 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies au contexte spécifique des relations ville-port. Ce document, élaboré conjointement avec les membres de l'AIVP lors de la Conférence de Québec, fixe 10 objectifs pour 2030.*

*En février 2020, l'AIVP a signé un protocole d'accord avec ONU-Habitat pour diffuser les bonnes pratiques liées à cet agenda.*

*À partir de septembre 2020, répondant aux intérêts de nos membres, nous nous concentrerons en profondeur avec un objectif Agenda par mois.*

*Dans ce premier dossier, nous nous concentrons sur «la santé et la qualité de vie». Nous vous souhaitons une lecture fructueuse!*

## SOMMAIRE

Qu'est-ce que l'Agenda AIVP 2030?	04
Quel est l'objectif "Santé et qualité de vie" de l' Agenda AIVP 2030?	05
Santé et qualité de vie, les habitants des villes portuaires ne méritent pas moins!	06
Réduction de l'impact environnemental et optimisation des opérations portuaires: découvrez le projet de Pixel, un nouveau partenaire de l'AIVP!	12
SUEZ, des solutions pour l'intégration environnementale du territoire Ville Port	16
Haropa – Port de Rouen, préserver la qualité de vie des riverains de la Seine	22
Le retour de la croisière aura-t-il lieu? Enquête dans 3 villes portuaires du réseau AIVP	28
Croisières et villes portuaires: Comment dessiner l'avenir après la rupture du Covid-19?	49
Croisières et villes portuaires, prêtes à rentrer	50
Beyrouth: vers une mobilisation citoyenne pour plus de sécurité dans les villes portuaires?	51
Villes portuaires: anticiper les risques?	54

# QU'EST-CE QUE L'AGENDA AIVP 2030?

L'Agenda est conçu pour guider les actions et les projets des acteurs de la ville portuaire pour assurer des relations durables entre la ville et le port. Les villes portuaires se trouvent souvent en première ligne face aux conséquences les plus graves du changement climatique (submersion, inondations, ouragans, etc.), mais elles sont également les mieux placées pour tester des solutions innovantes dans les dix domaines suivants:

- 1. ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE**
- 2. TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE**
- 3. MOBILITÉ DURABLE**
- 4. GOUVERNANCE RENOUVELÉE**
- 5. INVESTIR DANS LE CAPITAL HUMAIN**
- 6. CULTURE ET IDENTITÉ PORTUAIRES**
- 7. ALIMENTATION DE QUALITÉ POUR TOUS**
- 8. INTERFACE VILLE PORT**
- 9. SANTÉ ET QUALITÉ DE VIE**
- 10. PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ**

DÉCOUVREZ L'AGENDA AIVP 2030

# QUEL EST L'OBJECTIF "SANTÉ ET QUALITÉ DE VIE" DE L'AGENDA AIVP 2030?

## **AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES POPULATIONS DANS LES VILLES PORTUAIRES ET PRÉSERVER LEUR SANTÉ EN:**

1. Permettant une mesure indépendante et transparente de la qualité de l'air, de la qualité de l'eau des bassins, des niveaux sonores, de la pollution lumineuse, sur le territoire Ville Port.
2. Optimisant la consommation et la gestion d'eau douce et d'eau de mer dans les ports.
3. Favorisant et accompagnant le développement d'équipements portuaires moins polluants.
4. Instaurant une politique commerciale récompensant les navires les moins polluants et ceux naviguant à basse vitesse à l'approche des villes portuaires.
5. Régulant l'activité de croisière en fonction des capacités d'accueil de la ville portuaire sans compromettre l'équilibre et l'attractivité du territoire.

PLUS DE DÉTAILS **SUR CET OBJECTIF**

# SANTÉ ET QUALITÉ DE VIE, LES HABITANTS DES VILLES PORTUAIRES NE MÉRITENT PAS MOINS!

EQUIPE AIVP



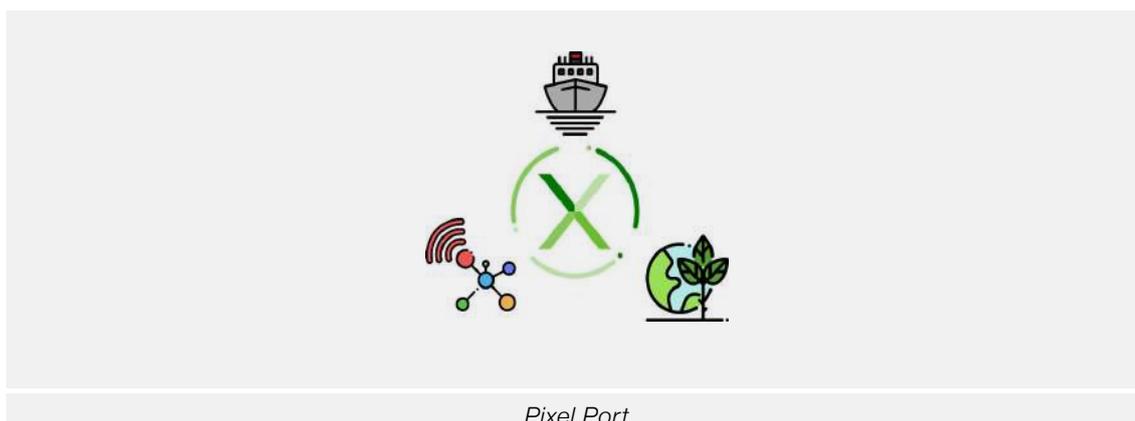
Marseille, Gestion de l'eau - © Suez

*Depuis 30 ans, l'AIVP accompagne les villes portuaires pour les orienter vers un avenir plus résilient, plus concerté et plus durable. Dans les mois qui ont suivi son lancement en 2018, l'Agenda AIVP 2030 a suscité l'adhésion massive de nos membres, signe que nous étions sur la bonne voie. À compter de cette année, répondant aux intérêts de nos membres, nous organiserons nos activités en fonction des objectifs de cet agenda, et nous partagerons encore plus de ressources et de connaissances : un objectif de l'agenda par mois. Depuis le 15 septembre, c'est la « la santé et la qualité de vie » qui nous intéresse. À l'heure où l'affreux bilan des morts ne fait que s'alourdir, il ne fait aucun doute que la santé est devenue une priorité pour la plupart des citoyens dans le monde.*

Les villes portuaires peuvent agir pour combattre cette terrible crise qui bouleverse également la situation socio-économique des citoyens. Le mois dernier, l'AIVP a mis en avant des exemples de bonnes pratiques et des idées nouvelles pouvant améliorer la qualité de vie des habitants des villes portuaires, allant de l'amélioration de la qualité de l'eau à la réduction des

émissions de carbone. Comment parler de la santé sans évoquer la question de la sécurité et l'épouvantable catastrophe survenue à Beyrouth ? L'AIVP a entamé une réflexion sur la reconstruction de cette dynamique ville portuaire du Moyen-Orient et elle entend s'engager plus directement dans le débat autour des risques industriels. En rapport avec ce débat, nous sommes aussi préoccupés par le sort de l'île Maurice dont les côtes sont menacées par une nappe de pétrole déversée dans l'océan Indien.

En résumé, au cours de cette année sans conférence physique, l'AIVP a décidé de s'attaquer aux questions sensibles avec encore plus de détermination, pour des résultats encore plus probants. Impressionnés par les capacités d'innovation dont ont fait preuve nos villes portuaires, nous entendons, dans le nouveau monde qui se forme, nous positionner en première ligne. Espérons que le partage de ces nouvelles connaissances servira la qualité de votre relation Ville Port.



*Pixel Port*

## **MESURE ET SUIVI DE LA POLLUTION : COMMENT METTRE LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DE LA SANTÉ?**

Les questions environnementales sont au premier rang des préoccupations des villes portuaires. Avant de mettre en place des mesures techniques destinées à réduire l'impact négatif des activités portuaires, il faut absolument procéder à des évaluations rigoureuses et chercher la meilleure solution possible. La quantification de cet impact est aussi déterminante pour la gouvernance Ville Port et pour rendre le fonctionnement des ports plus transparent. Elle est aussi le moyen de renforcer la confiance des citoyens en leur port et envers les autorités qui le gèrent. Comme en témoigne notre nouveau partenaire Pixel Port, les technologies actuelles facilitent la mesure précise de l'impact environnemental et le partage de données, lesquelles peuvent être communiquées à d'autres organismes de la ville en vue de solutions combinées. À partir d'informations recueillies par des capteurs déployés sur les équipements et le territoire portuaire, l'Internet des objets, dont parlent beaucoup les médias, peut ouvrir de nouvelles

voies. Pixel Port travaille notamment à l'élaboration du Port Environmental Index, un indicateur unique qui combinera les données provenant de plusieurs sources différentes et qui facilitera l'échange d'informations. Vous pouvez contribuer à améliorer cet outil actuellement en phase de développement en remplissant le questionnaire mis à votre disposition. Plus de détails sur le projet Pixel Port et les stratégies de suivi mises en place dans cet article.

## **L'EAU, C'EST LA VIE ! ET LES PORTS PEUVENT LA PRÉSERVER.**

Pour le groupe Suez une gestion efficace de l'eau sur les territoires portuaires passe par une approche smart permettant de surveiller et de gérer en temps réel la qualité des eaux mais aussi d'anticiper sur l'impact potentiel des conditions météorologiques ou de situations d'urgence ou de crises pour intervenir plus rapidement. Cela suppose également de dialoguer et construire des solutions innovantes avec la multiplicité des acteurs composant l'écosystème Ville Port. C'est cette même approche de co-construction que Suez a mis en œuvre à Dunkerque (France) pour en faire un territoire de l'innovation, notamment dans le domaine de la qualité de l'air. C'est aussi cette même volonté de proposer des lieux de vie de qualité que l'on retrouve également dans les solutions proposées par Suez pour que les villes portuaires et leurs citoyens redécouvrent leurs fleuves. L'AIVP a été heureuse de mener une interview avec Suez sur cette question délicate de la gestion de l'eau.



© HAROPA - Port de Rouen

## **DES ÉQUIPEMENTS « VERTS » POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET DE L'EAU !**

Autres acteurs ayant une responsabilité sur la gestion de l'eau : les grands ports maritimes. Au cours d'une interview avec Xavier Lemoine, directeur de l'environnement et de l'aménagement à Haropa – Port de Rouen, nous avons également pu discuter de cette problématique.

Cependant, nous avons mis l'accent dans cette interview sur la transition énergétique du port de Rouen, dont la politique de décarbonisation a été mise en lumière grâce au financement européen accordé pour les bornes électriques en bord de Seine. Cet approvisionnement électrique permettra aux navires à quai de couper leurs moteurs. La politique « port vert » élaborée par le port de Rouen s'étend sur divers domaines : bonification des redevances dans le cadre de l'Environmental Ship Index, développement d'énergie solaire sur les toits, ou encore études sur les carburants décarbonés comme le GNL ou l'hydrogène. Mais tout repose aussi sur l'anticipation, c'est pourquoi Haropa – Port de Rouen a mis en place un dispositif d'alerte sur les impacts de l'activité portuaire, grâce à des sondes multi-paramètres. Les externalités liées au dragage ou aux rejets chimiques sont rapidement identifiées pour pouvoir être traitées.

Toutes ces politiques « green port » sont en cohérence avec les bonnes pratiques de l'AIVP, et nous nous réjouissons d'échanger avec nos adhérents sur la meilleure façon de verdir les villes portuaires.

## COMMENT RÉDUIRE LES EXTERNALITÉS NÉGATIVES DES CROISIÈRES ?

La croisière, souvent décrite comme une activité urban friendly, est l'industrie qui fait le plus parler d'elle dans les villes portuaires. Si, pour certains, elle sert de base propice à la relation Ville Port et à l'économie, elle constitue, pour d'autres, une source de problèmes en raison de son impact environnemental ou de la congestion du trafic et du « surtourisme » qu'elle engendre. La période estivale particulière que vient de vivre l'hémisphère Nord nous a donné l'occasion de réfléchir à l'impact des croisières dans les villes portuaires et d'envisager d'autres scénarios pour l'avenir. Un article rédigé conjointement par Francesca Morucci et José Sánchez, décrit rigoureusement la situation dans trois villes portuaires, Tanger, Bordeaux et Livourne, où les croisières ont été interrompues début 2020. Ces trois villes portuaires ont élaboré des mesures



*Croisières à Tanger, Maroc.*

et des plans spécifiques pour relancer le secteur et proposent de créer un avenir plus durable qui concilie les intérêts des villes d'accueil et ceux des opérateurs de croisière et qui tienne compte des préoccupations environnementales, tout en faisant la part belle à la communication et à la coopération entre les acteurs de la croisière et les habitants.

Cette discussion s'est poursuivie au cours du webinaire animé par Beatriz Tovar de la Fe avec la participation des ports de Venise et de Buenos Aires et de la ville de Malaga. Le débat a révélé que la taille des navires constituait une problématique majeure pour des villes comme Venise, lesquelles font pression pour faire cesser la course au gigantisme. « Trouver un juste équilibre » : tous les intervenants sont tombés d'accord sur ce point essentiel. Ils ont souligné la nécessité de trouver un équilibre entre qualité de vie, développement économique et externalités environnementales. Les villes portuaires doivent-elles recourir à des mesures fortes telles que la limitation du nombre d'escales ? C'est ce que préconise le Vénitien Pino Mussolino. Mais l'on peut aussi envisager des solutions moins brutales comme la concertation entre les parties prenantes, ainsi que l'a expliqué le Buenos-Airien Marcelo Peyregne. La diversification des économies locales constitue également un objectif clé, comme a tenu à le souligner le Malaguène Pedro Marín Cots. Il a expliqué à quel point Malaga, dont l'économie repose sur le tourisme, avait souffert de l'arrêt des croisières. Si l'on regarde le bon côté des choses, de nouvelles solutions énergétiques font sans cesse leur apparition dans les villes portuaires, même s'il est difficile de dire, parmi ces différentes options, laquelle convient le mieux. Si certains préconisent le GNL, beaucoup développent le courant de quai et l'alimentation des navires en électricité verte afin de réduire les émissions. De nouveaux projets d'investissement permettraient d'accélérer cette transition en réduisant l'impact environnemental de ces géants des mers dans les villes portuaires.



Rotterdam – © AIVP 2016

## **ANTICIPER LES RISQUES DANS LES VILLES PORTUAIRES DU XXIÈME SIÈCLE. POUR UNE NOUVELLE CULTURE DU RISQUE**

Que ce soit cet été à Beyrouth et à Maurice, ou l'an passé à Rouen, les terribles accidents qui s'y sont produits ont réactivé la défiance des citoyens vis-à-vis des ports et des industries auprès desquels ils vivent. Les quatre intervenants du webinaire que nous avons organisé ont mis en évidence les faiblesses de notre gouvernance du risque. Leur remise en cause est indispensable. Elle impose une nouvelle approche que nos intervenants ont proposé autour de plusieurs mots-clés : communication, transparence, gouvernance, et coopération. La communication et la construction permanente d'une culture du risque est nécessaire pour que la population s'approprie elle aussi ce risque. Cela suppose une totale transparence entre les acteurs concernés, mais aussi vis-à-vis des citoyens qui, sinon, seront toujours plus méfiants. Transparence sur les risques existants, mais aussi sur les solutions existantes. Une nouvelle gouvernance doit également être mise en œuvre : une gouvernance collective réunissant tous les acteurs concernés, mais qui s'appuiera également sur une entité indépendante pour évaluer et contrôler les risques. Enfin, cette remise en cause aura aussi mis en évidence que, plus que jamais, la coopération internationale et la mutualisation des moyens sont indispensables.

Vous l'avez peut-être remarqué, un élément essentiel fait défaut dans la réflexion post-crise. La culture a souvent été mise de côté ces derniers temps, crise oblige. L'AIVP estime que la culture et l'identité sont autant d'atouts pour renforcer la cohésion sociale dans les villes portuaires. Des citoyens qui partagent une identité culturelle commune, qui rappelle à chacun ce qu'il a en commun avec les autres, sauront se serrer les coudes pour surmonter la crise. Les villes portuaires sont dotées d'une identité propre et, bien souvent, leurs habitants partagent une riche histoire maritime, dont témoigne une architecture unique.

C'est pourquoi, entre le 15 octobre et le 15 novembre, l'AIVP va consacrer toute une série de publications à la culture. Ne manquez pas les prochaines actualités Ville Port!

# RÉDUCTION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET OPTIMISATION DES OPÉRATIONS PORTUAIRES: DÉCOUVREZ LE PROJET DE PIXEL, UN NOUVEAU PARTENAIRE DE L'AIVP!

IGNACIO LACALLE



Ignacio Lacalle, Pixel Port

*Réduire l'impact environnemental des opérations portuaires et accroître leur transparence sont deux éléments clés pour des relations durables entre les ports et les villes (objectif 9.1 de l'Agenda 2030 de l'AIVP). L'internet des objets (IoT), basé sur les données générées par des équipements (connectés et intelligents) déployés dans les villes portuaires, peut jouer un rôle crucial dans ces deux domaines. Des projets de recherche comme Pixel Port mettent au point de nouveaux outils pour un suivi efficace et transparent de l'impact environnemental des ports. Ceci dans le but d'une*

*meilleure gouvernance conjointe et d'une relation plus saine entre les ports et les villes. Ignacio Lacalle, chercheur de l'Université de Valence (Espagne), explique dans cet article les principaux aspects du projet et comment l'AIVP et Pixel entament une nouvelle collaboration basée sur l'Agenda 2030 de l'AIVP.*

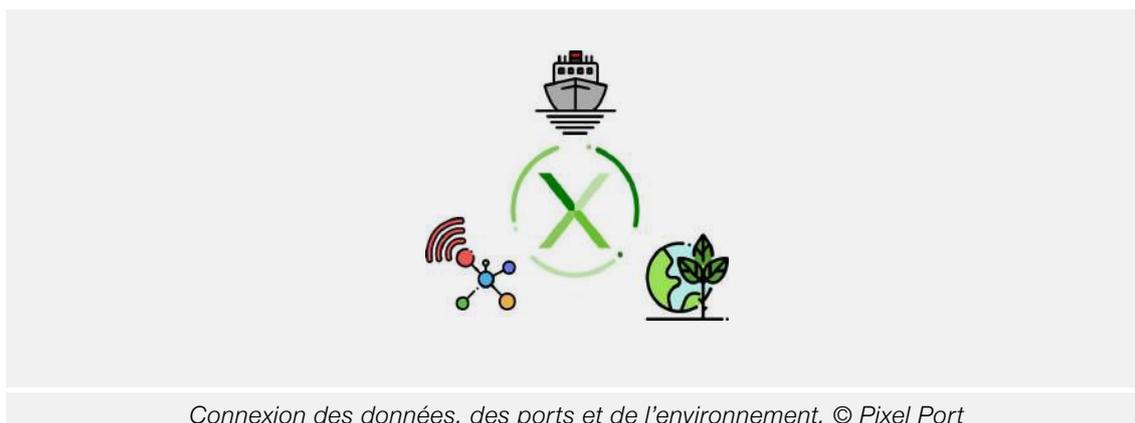
La symbiose entre les villes et les ports procure des avantages mutuels évidents, mais présente aussi des inconvénients. Dans un contexte où la population urbaine est en constante augmentation, il est impératif que **les interactions Ville Port** relatives à l'aménagement urbain soient fondées sur **des lignes transparentes**. En outre, la présence d'un port dans une ville apporte

des avantages logistiques et s'accompagne d'effets collatéraux qui, s'ils sont abordés conjointement par la ville et le port, peuvent davantage profiter aux habitants.

Comme le prônent l'AIVP et d'autres organisations, la réponse passe par une interaction renforcée, dans une dynamique constante d'amélioration et d'innovation de part et d'autre. Dans un monde où l'on dénombre actuellement 7,6 milliards [1] « d'appareils connectés », un nombre qui augmente de 11% chaque année, et dans lequel la technologie des capteurs et la puissance informatique sont largement accessibles, **l'Internet des objets (IoT)** est peut-être la solution. L'utilisation de techniques éprouvées et l'affectation de davantage de ressources dédiées à cette stratégie pourraient ouvrir la voie au port du futur.

On observe, à l'heure actuelle, une tendance à l'intégration de ces technologies dans les opérations portuaires. Mais leur développement est loin d'être optimal, du fait de la réticence de certains acteurs à changer de paradigme ou des réglementations en vigueur en matière d'exploitation des données, mais surtout parce que les systèmes ne sont pas toujours compatibles et que les ressources consacrées spécifiquement à de telles initiatives sont insuffisantes.

On en déduit que **les projets de recherche financés par des fonds publics** peuvent constituer une approche valable pour les villes, les ports et les autres parties prenantes. Ce type de projets, moins vulnérables, laissent la latitude de consacrer du temps et des ressources, via le recrutement d'un personnel qualifié, à la recherche nécessaire à leur application dans le contexte maritime et portuaire réel.

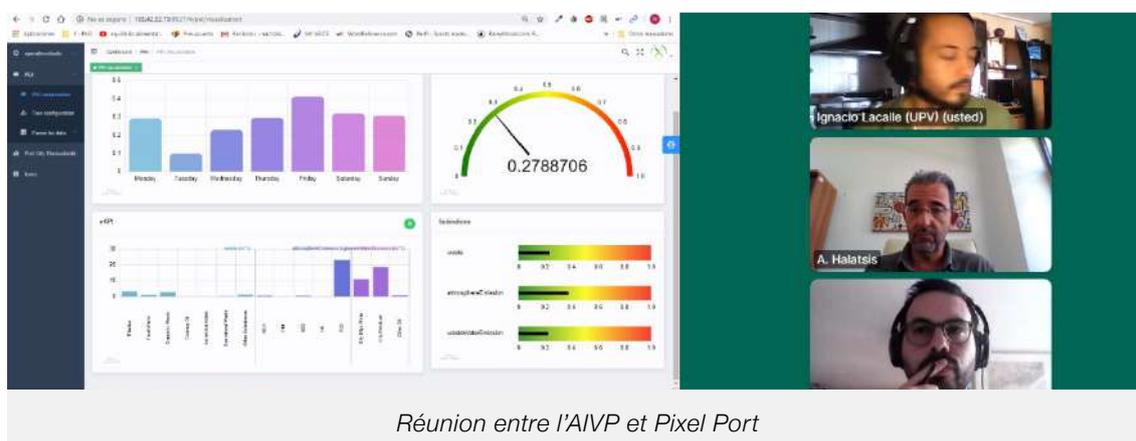


PIXEL fait partie de ces initiatives que l'on pourrait bientôt voir se reproduire dans le monde entier dans le but de traiter les problématiques Ville Port évoquées ci-dessus. PIXEL est un **projet de recherche soutenu par H2020** qui vise à créer une solution intelligente, souple et évolutive afin de réduire les impacts environnementaux et d'optimiser le fonctionnement des écosystèmes portuaires à travers l'Internet des objets.

L'un des points essentiels de PIXEL concerne le travail d'installation et d'intégration de capteurs à des fins de suivi des différentes opérations portuaires et de leurs impacts en temps réel. Autre caractéristique de ce projet financé par des fonds publics : les résultats des recherches seront accessibles à l'ensemble de la communauté portuaire et scientifique.

Mais la principale particularité de PIXEL est peut-être son potentiel en tant que **facilitateur à l'interface Ville Port**. Le projet a permis de concevoir un outil perfectionné qui réunit des données, traite des informations et convertit des processus portuaires complexes en un indicateur unique. Plusieurs cas d'usage ont été retenus parmi les ports partenaires du projet : le Grand Port Maritime de Bordeaux et les ports de Salonique, du Pirée et de Monfalcone pour la mesure de l'impact environnemental, et le port de Salonique pour la congestion du trafic. La principale caractéristique de cet outil est sa capacité à fusionner plusieurs sources de données afin de générer un indicateur d'impact. L'objectif stratégique repose sur la possibilité de sélectionner, selon leur importance, leur mesurabilité et leur représentativité, des indicateurs individuels d'impact des opérations portuaires (ou des activités extérieures).

L'occasion a été donnée à l'AIVP de découvrir cet outil lors de la téléconférence organisée avec les représentants du projet. Notons que la méthodologie de cet outil se veut transparente et que les différentes parties prenantes peuvent s'entendre sur les indicateurs et les seuils à déterminer. L'ensemble des résultats obtenus sera mis à la disposition d'autres organismes ou du grand public.



Réunion entre l'AIVP et Pixel Port

Au stade de la conception et au début de la phase de déploiement de l'outil, **l'équipe PIXEL et l'AIVP sont arrivées au constat que le projet était en adéquation avec certains objectifs ambitieux de l'Agenda AIVP 2030**. D'abord, il peut servir à définir des indicateurs d'aménagement urbain au bénéfice des ports et des habitants (congestion du trafic par exemple [2]), ce qui peut contribuer largement à l'atteinte de l'objectif 3 (sur la mobilité durable). Il peut aussi permettre d'améliorer la visibilité des interactions Ville Port et favoriser la participation citoyenne, démocratisant ainsi des procédures essentielles et améliorant l'acceptabilité du port, comme visé par l'objectif 8 (sur l'interface Ville Port). Le suivi de l'impact environnemental a déjà été mis en œuvre (avec des résultats prometteurs [3]) dans certains ports, ce qui va ici dans le sens de l'objectif 1 (sur l'adaptation au changement climatique).

L'équipe PIXEL et l'AIVP estiment que ces défis doivent être relevés au plus tôt et avec le plus grand sérieux. Pour y parvenir, il s'avère nécessaire d'entretenir un dialogue fort et constant entre les autorités portuaires, les acteurs des ports et des clusters portuaires, les Villes et autres autorités, et les développeurs technologiques.

À cet égard, l'équipe PIXEL et l'AIVP ont décidé de renforcer leur collaboration à travers l'incorporation d'un représentant de l'AIVP au comité consultatif de PIXEL. Ce rapprochement devrait constituer une avancée significative pour le partage des connaissances. Espérons que ces échanges autour de problématiques Ville Port réelles sauront répondre aux questionnements des membres de l'AIVP.

***Enfin, l'AIVP invite tous ses membres à répondre à un questionnaire récemment publié dans le cadre du projet PIXEL : <https://www.surveymonkey.com/r/YQSJ32N>. L'objectif est de connaître la position des ports du RTE-T, réseaux central et global, concernant les indicateurs d'impact environnemental ainsi que l'expérience acquise dans leur application.***

#### Références:

- [1] [https://www.iot-now.com/2020/05/20/102937-global-iot-market-to-grow-to-1-5trn-annual-revenue-by-2030/#:~:text=At%20the%20end%20of%202019,\(CAGR\)%20of%2011%25.](https://www.iot-now.com/2020/05/20/102937-global-iot-market-to-grow-to-1-5trn-annual-revenue-by-2030/#:~:text=At%20the%20end%20of%202019,(CAGR)%20of%2011%25.)
- [2] <https://www.mdpi.com/1424-8220/20/15/4131>
- [3] [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-34914-1\\_4](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-34914-1_4)

# SUEZ, DES SOLUTIONS POUR L'INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE DU TERRITOIRE VILLE PORT

INTERVIEW PAR DENIS DAVOULT

*F* *Qualité de l'air, gestion de l'eau, minoration des impacts environnementaux liés à l'activité portuaire, etc., les défis à relever sont multiples lorsqu'il s'agit de proposer aux populations de nos villes portuaires un cadre de vie de qualité et de préserver leur santé comme le recommande l'objectif 9 de l'Agenda 2030 de l'AIVP.*

*Le groupe Suez est l'un des signataires de cet agenda AIVP. Plusieurs de nos objectifs entrent en effet pleinement dans son champ d'actions. Suez a en particulier développé différents projets et participe à des initiatives très pertinentes pour mettre concrètement en œuvre cet objectif 9. Nous avons dès lors souhaité nous entretenir avec eux pour que SUEZ nous fasse part de son point de vue et de ses solutions innovantes pour répondre aux enjeux et défis que posent cet objectif 9.*

SUEZ est membre de l'AIVP depuis 2013



*Gerald de Maleville, Directeur du Développement Délégué, Marchés Parapublics, SUEZ*

**AIVP |** *Le développement de marinas est souvent programmé dans les opérations de réaménagements des waterfronts. Votre filiale, la Société Marinov, développe notamment des solutions pour protéger l'environnement dans les ports de plaisance. Quelles sont-elles ? Et sont-elles pour partie transposables dans les ports de marchandises maritimes ou fluviaux ?*

**GERALD DE MALEVILLE, DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT DÉLÉGUÉ, MARCHÉS PARAPUBLICS, SUEZ |** SUEZ et sa filiale Marinov sont particulièrement engagés dans la préservation de l'environnement portuaire et dans l'évolution de la re-

lation entre le port et la ville. Pour cela, SUEZ propose des réponses concrètes aux enjeux du développement durable des territoires et aux nouvelles attentes des utilisateurs des ports (riverains, professionnels, touristes). Notre volonté est aussi d'intégrer ces solutions et ces aménagements pour faire de véritables lieux de vie. Le projet « Presqu'île en Seine » avec ses trois ports de plaisance à l'aval de Paris, illustre cette nouvelle dynamique pour le développement d'infrastructures et de services à destination de tous (utilisateurs et grand public).

SUEZ et Marinov accompagnent les collectivités et établissements publics dans la gestion et la protection de l'environnement avec des solutions dédiées et performantes. Cela peut être au travers de la réalisation de diagnostics environnementaux des ports et des zones littorales, ou par la surveillance de la qualité des milieux aquatiques (GenSpot, impact pluvial, modélisation, monitoring en temps réel, ...). Nous intervenons également pour des actions de dépollution et de nettoyage des plans d'eau, y compris lors de situations d'urgence et de crise. Par ailleurs la restauration de la biodiversité est également l'une de nos propositions avec notamment l'installation d'habitats artificiels sur des ouvrages maritimes pour héberger des nurseries de poissons (solution ReFISH®, solution CYSTORE™).



*Nurserie à poissons, Suez, ©Suez*



*Marina, ©Suez*

Ces solutions concernent les baies portuaires dans leur ensemble, au-delà des ports de plaisance.

**AIVP |** Vos projets en faveur de la qualité de l'eau et de la protection de l'environnement, tels que ceux que vous avez menés à Bordeaux ou bien à Marseille, sont souvent complexes de par leur échelle territoriale. Ils impliquent une multiplicité d'acteurs comme c'est généralement le cas dans les villes portuaires. Dès lors comment les villes portuaires peuvent-elles anticiper le risque et optimiser en amont la protection de l'environnement ?

**GERALD DE MALEVILLE, SUEZ |** A mon sens, une approche « smart » faisant largement appel aux technologies de l'information permet d'apporter des réponses pertinentes. A Marseille, au travers du Service d'Assainissement Marseille Métropole (SERAMM), SUEZ collecte et traite 150 millions de m<sup>3</sup> par an d'eaux usées et pluviales. Protéger le littoral et l'environnement est le cœur de métier de l'assainissement des eaux usées. Dans cette ville portuaire, pour assurer cette mission, SERAMM participe activement à la construction d'une ville intelligente, une smart city littorale de référence. SERAMM va construire le premier service d'assainissement en France qui gèrera, en temps réel et simultanément, les infrastructures d'assainissement terrestres et l'impact sur l'environnement et les milieux marins récepteurs. Ces systèmes comportent des modèles prédictifs simulant les écoulements en réseau et les rejets à partir d'information météorologiques et ils peuvent aller jusqu'à des prévisions d'état sanitaire des eaux de baignade.



Marseille, Gestion des eaux, ©Suez



Vue de Malaga, ©Suez

Avec 50 km de littoral, Marseille dispose du plus grand parc balnéaire urbain européen. Des démarches innovantes sont mises en œuvre pour le suivi de la qualité des eaux de baignade et l'information des usagers. Des outils permettent de détecter le plus vite possible un risque de dépassement des seuils en prenant en compte des données météorologiques. En complément de ces prévisions en temps réel, des prélèvements d'eau de mer sont analysés avec la méthode GEN SPOT® afin d'obtenir des résultats bactériologiques en moins de 3 heures. Un gain de temps qui peut parfois éviter aux autorités compétentes de fermer inutilement leurs plages ou, en cas de fermeture, de rouvrir rapidement le site de baignade. L'application Marseille Infos Plages permet aux usagers de connaître en consultant leur smartphone les conditions de baignade en temps réel sur les 21 plages marseillaises.

**AIVP |** *Vous êtes partenaire du projet « Dunkerque, l'énergie créative », un projet de la Communauté urbaine de Dunkerque (également membre de l'AIVP) retenu par l'Etat français en 2019 suite à l'appel à projet « Territoire d'innovation ». Vous y intervenez plus spécifiquement sur le volet qualité de l'air. D'une manière plus générale, au-delà du cas dunkerquois, le territoire Ville – Port présente-t-il des caractéristiques spécifiques concernant cette problématique de l'air ? Et quelles solutions peuvent y être imaginées pour y répondre ?*



*Nicolas Prego, Directeur technique et marketing – Smart & resourceful cities, Directeur du projet SUEZ – «Dunkerque, l'Energie créative»*

**NICOLAS PREGO, DIRECTEUR TECHNIQUE ET MARKETING – SMART & RESOURCEFUL CITIES, DIRECTEUR DU PROJET SUEZ – «DUNKERQUE, L'ENERGIE CRÉATIVE» |** *Effectivement, la Communauté Urbaine de Dunkerque, emmenée par son Président Patrice Vergriete, ainsi que la Communauté de communes des Hauts de Flandre, ont obtenu le soutien de l'Etat, suite à l'appel à projet Territoire d'innovation, pour mener à bien un projet très ambitieux de transformation profonde de son territoire à l'horizon 2030. Celui-ci s'ancre sur la mise en place d'une symbiose territoriale pour incarner l'industrie, le port et la ville du futur, au travers de*

*4 axes stratégiques : la qualité de l'air, l'écologie industrielle et territoriale, la transition énergétique et l'intelligence territoriale.*

*J'insiste sur le fait que ce projet n'aurait pu se faire sans un important travail de co-construction mené avec l'ensemble des partenaires présents sur le Dunkerquois : les collectivités et les partenaires publics (dont le Grand Port Maritime de Dunkerque), les partenaires économiques et industriels dont SUEZ, les universités et les laboratoires de recherche (Université du Littoral-Côte d'Opale, CEA, ...) et les associations, fédérations et autres organismes (Agence locale d'urbanisme, l'Observatoire de l'air « ATMO Hauts-De-France »).*

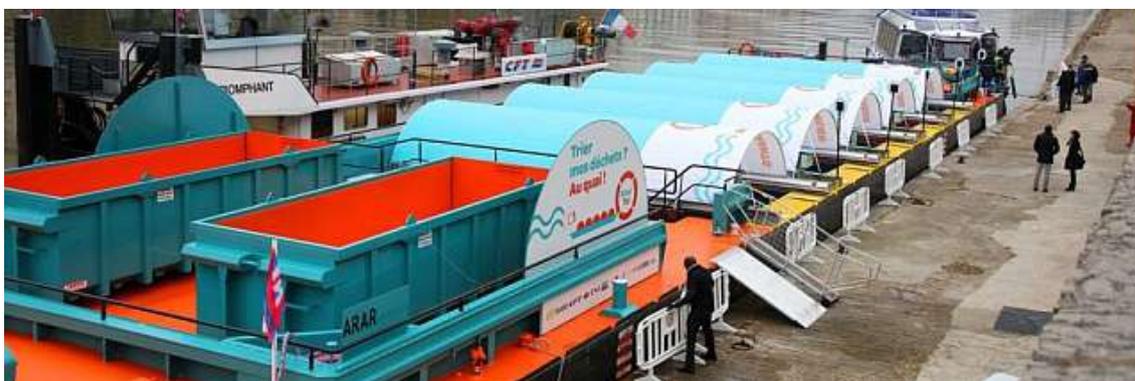


Dunkerque, Auteur: Patrice Vergriete, © Suez

SUEZ, acteur historique du Dunkerquois a accompagné, dès l'origine, le dossier de candidature. Le Groupe Suez s'est largement impliqué dans la structuration du projet d'ensemble et l'animation de l'écosystème et s'est effectivement positionné plus particulièrement sur la problématique de la qualité de l'air. Deux actions – l'une portant sur les outils numériques d'aide à la décision, l'autre sur la mise en place de solutions opérationnelles de traitement et de valorisation des émissions polluantes – ont été élaborées et seront complétées par la mise en place d'un observatoire local de la santé.

**AIVP |** Parmi les solutions innovantes que vous développez, d'autres pourraient sans doute s'appliquer à certains des sous-objectifs de cet objectif 9 de l'Agenda AIVP. Je pense par exemple à votre action pour la redécouverte des fleuves. Pourriez-vous pour finir, nous citer quelques exemples concrets applicables spécifiquement aux villes portuaires ?

**GERALD DE MALEVILLE, SUEZ |** En effet, beaucoup de villes portuaires sont positionnées sur le cours ou à l'exutoire de grands fleuves qui sont partie intégrante des écosystèmes portuaires. Redécouvrir les fleuves est aujourd'hui un enjeu urbanistique majeur.



Un autre exemple à Lyon : River'tri, une déchetterie fluviale, Suez

SUEZ intervient de plusieurs façons. Le transport fluvial des déchets est un premier sujet. Un convoi fluvial de 4000 tonnes permet d'éviter 200 camions de 20 tonnes, avec un fort impact en termes de qualité de l'air, de nuisances sonores et de saturation du trafic routier. Ces développements sont particulièrement importants dans le cas du projet du Grand Paris Express pour lequel nous avons mis en place une logistique sur plusieurs des premiers chantiers.

L'aménagement de berges est un autre exemple. Dans le cadre du grand projet urbain de l'île de Nantes, nous participons à la création d'un paysage végétalisé pour permettre aux usagers d'approcher au plus près les rives du fleuve. Autre exemple, toujours en France, à Pauillac, le réaménagement des quais du centre-ville a permis de créer un cheminement piéton et cyclable le long des berges, l'aménagement et la mise en valeur du port de plaisance. Enfin, améliorer la relation ville fleuve, c'est aussi préserver des inondations pour la sécurité des populations. SUEZ intervient depuis des études hydrauliques de bassin jusqu'à la mise en œuvre opérationnelle d'actions de désimperméabilisation des sols avec des solutions telles que Smart pluvial mise en œuvre à Douai.



*Île de Nantes, Suez*

Si SUEZ est peu présent dans les métiers du portuaire, nos compétences sur les thématiques environnementales et notre connaissance des territoires nous placent au cœur d'enjeux du port de demain. En effet, le fonctionnement des grands ports de commerce est indissociable des territoires dans lesquels ils s'insèrent, et la prise en compte de l'environnement ne peut plus être occultée. Les solutions SUEZ, fondées sur la performance environnementale et l'économie circulaire, sont proposées aux écosystèmes portuaires que nous abordons selon les différentes échelles du port, de la ville portuaire, et du fleuve. Schématiquement nous les classons en trois grands axes : contribuer à l'attractivité des ports, agir sur la qualité de vie des villes portuaires, et redonner vie aux fleuves.

# HAROPA – PORT DE ROUEN, PRÉSERVER LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS DE LA SEINE

INTERVIEW PAR THÉO FORTIN



*Mr Xavier Lemoine, Director  
of Territorial Development and  
Environment at HAROPA – Port  
de Rouen*

**HAROPA – Port de Rouen** est implanté le long de la Seine, de son embouchure sur la Manche jusqu'à la ville de Rouen, située à 80km dans les terres. Le trafic maritime et fluvial est essentiel pour Rouen, ce qui explique également la diversité de ses activités, des croisières aux exportations de céréales. L'un des grands défis est la préservation de la qualité de vie des centaines de milliers de personnes vivant aux abords des installations portuaires.

La Qualité de vie et la Santé constituent l'objectif n°9 de « l'Agenda 2030 » de l'AIVP. Nous souhaitons mettre en lumière les bonnes pratiques dans le domaine, et c'est pourquoi nous avons tenu à interviewer **M. Xavier Lemoine**, directeur de l'Aménagement Territorial et de l'Environnement de HAROPA – Port de Rouen.

HAROPA – Port de Rouen est membre actif de l'AIVP depuis 1989.

**AIVP |** *Vous avez récemment annoncé que la Commission européenne va co-financer votre projet de bornes d'électricité à quai, dans vos installations le long de la Seine. Autre projet, une navette fluviale électrique reliant les deux rives de la Seine a été testée à Rouen depuis 2019, une autre bonne pratique pour réduire les émissions de Co<sup>2</sup>.*

*Qu'attendez-vous de ces deux mesures ? Plus généralement, quelle est votre stratégie pour continuer à réduire la pollution de l'air ?*



© HAROPA – Port of Rouen

**MR XAVIER LEMOINE, HAROPA – PORT DE ROUEN** | La réduction de la pollution de l'air, mais aussi des émissions de Gaz à Effet de Serre, correspond à un objectif important pour lutter contre le changement climatique. Un des axes de la politique environnementale de HAROPA – Port de Rouen est dédié à la transition énergétique. Le Port de Rouen a un rôle essentiel dans la promotion des modes de transport et de mobilité durable et met en place de nombreuses actions pour répondre à cet objectif.

Pour cela, nous encourageons:

- La promotion des modes de transport propres. En premier lieu à travers la mise en place d'une bonification des redevances dans le cadre de l'ESI (Environmental Ship Index), mesure de la performance environnementale des navires de mer (émissions de CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> et NO<sub>x</sub>) par rapport aux règles de l'OMI. En effet depuis 2013, HAROPA – Port de Rouen a pris la décision de récompenser les compagnies maritimes qui exploitent, à Rouen, les navires les plus respectueux de l'environnement. En second lieu, par la réalisation d'études et d'échanges avec les acteurs concernés sur l'accueil d'énergies décarbonées ou peu carbonées comme le GNL, l'hydrogène... sur le port, pour l'avitaillement des navires ou autres moyens de déplacement.
- Le report modal à travers la mise en place de mesures ciblées d'incitations financières
- La massification des flux de marchandises
- Les services aux navires en escale tels que les branchements électriques des convois fluviaux de marchandises, qui permettent de se substituer des groupes électrogènes des navires. Le Port de Rouen a déjà mis en service deux bornes en 2018 sur les quais urbains dédiés à la batellerie pour le fret et prévoit un déploiement progressif de 17 bornes au total sur les quais et les terminaux à service fluviaux importants.

D'autres actions sont menées telles que:

- Le développement d'énergies renouvelables sur le territoire portuaire, notamment l'énergie photovoltaïque (fermes solaires, toitures solaires...)

- Pour les propres moyens du Port de Rouen, la rénovation énergétique des bâtiments, des hangars portuaires ou la mise en place du Plan Déplacement Entreprise et notamment la gestion du parc automobile et l'achat d'une flotte de véhicules électriques.

**AIVP |** *Un certain nombre d'accidents industriels se sont produits ces dernières années dans les villes portuaires européennes. L'un des plus grands défis pour les autorités est de mesurer les niveaux de pollution et de parer aux éventuelles conséquences sur la santé humaine.*

*Que peut faire un port comme HAROPA – Port de Rouen pour aider à améliorer les normes de sécurité et les moyens de minorer la pollution ?*

**MR XAVIER LEMOINE, HAROPA – PORT DE ROUEN |** En matière de réglementation, l'autorité portuaire n'est pas à la manœuvre pour la fixation de normes ou des processus. Les services de l'Etat, et particulièrement la DREAL et la DDTM, jouent pleinement leur rôle en termes de formulation de prescriptions mais aussi de suivi des industries ou des projets portuaires, afin que les normes soient totalement respectées.

Dans le cas de l'incendie Lubrizol et Normandie Logistique, nous pouvons rappeler la totale coopération dont ont fait preuve les différents services de HAROPA, les services de l'Etat, les services portuaires (lamanage, remorquage) et l'ensemble des intervenants sollicités pour compléter les moyens de lutte contre l'incendie ainsi que pour limiter et éliminer la pollution dans le Bassin aux Bois.

Le Port de Rouen a également signé en mars 2020 un nouveau partenariat avec le SDIS 76 afin d'améliorer les moyens d'interventions nautiques des sapeurs-pompiers et de prendre en compte les nouveaux besoins identifiés tels que l'assistance et le secours aux navires des croisières fluviales, filière en croissance depuis plusieurs années.

Le Port de Rouen et plus particulièrement la Capitainerie joue un rôle de relais d'alerte aux services des secours ainsi qu'auprès de la préfecture.

HAROPA – Port de Rouen est favorable à la mise en place d'une démarche d'élaboration réseaux d'acteurs locaux de la place portuaire visant notamment à renforcer la culture de sécurité, comme par exemple l'association Synerzip au port du Havre. Le Port de Rouen souhaite fédérer les entreprises portuaires au développement d'une telle association sur notre territoire.

Sur ses 4 grandes zones portuaires – Rouen et sa métropole, Saint-Wandrille, Port-Jérôme-Radicatel et Honfleur – , le Port a également un rôle à jouer auprès de ses clients domaniaux. Nous imposons aux usagers implantés de prendre en considération les caractéristiques des terrains qui leur sont mis à disposition afin qu'ils nous soient restitués dans leur état d'origine.

Par ailleurs, des clauses d'incitations environnementales sont mises en place afin d'encourager à intégrer la protection de l'environnement au-delà du respect des prescriptions réglementaires.

Nous améliorons en continu la connaissance de notre territoire en consacrant des moyens toujours plus importants, ce qui nous permet notamment d'identifier des terrains sur notre domaine impactés par des pollutions et de les traiter.



© HAROPA – Port of Rouen

**AIVP |** *Début 2020, pas moins de 28 escales de croisières étaient prévues à Rouen, et 57 autres à Honfleur, à l'embouchure de la Seine. Néanmoins, dans votre stratégie « Port vert », vous priorisez les enjeux environnementaux, ce qui pourrait peut-être mener à la mise en place de limitations.*

*Comment conciliez-vous le développement de la croisière et votre engagement environnemental ?*

**MR XAVIER LEMOINE, HAROPA – PORT DE ROUEN – HAROPA |** HAROPA – Port de Rouen est situé au cœur d'un hinterland touristique particulièrement riche avec la proximité de Paris, Giverny, Honfleur, les plages du débarquement... Le Port contribue ainsi au rayonnement touristique de la Vallée de la Seine. Aujourd'hui, la crise sanitaire liée au Covid-19 impacte beaucoup la filière des croisières maritimes et fluviales.

HAROPA – Port de Rouen se positionne sur un marché de niche « haut de gamme » pour la croisière maritime. Il peut accueillir des paquebots d'une longueur pouvant aller jusqu'à 260 m et dispose de deux terminaux pour les croisières, l'un à Rouen et l'autre à Honfleur.

La flotte de paquebots fluviaux de compagnies de différentes nationalités (française, hollandaise, allemande, suisse, australienne, américaine...) est en constante croissance permettant ainsi de renforcer l'offre et d'augmenter le nombre de croisiéristes. Les lieux d'escale présents sur le territoire du Port de Rouen sont Honfleur (place prisée par les compagnies avec Paris), Caudebec-en-Caux et Rouen.

Dans la continuité des réflexions menées sur les bornes électriques (cf. la première question), HAROPA – Port de Rouen a lancé avec VNF une étude de faisabilité permettant de définir les besoins des bateaux fluviaux de voyageurs en identifiant les lieux d'implantation et les équipements liés au dimensionnement des réseaux. Les travaux ont été validés et retenus par la Commission européenne pour être co-financés. Ce déploiement permettra la prise en compte des bateaux de croisières fluviaux, tant en escale qu'en hivernage. Il sera effectif complètement fin 2023 par la mise en place, pour HAROPA – Port de Rouen de 5 bornes (2 pour les escales et 3 pour l'hivernage).

Par ailleurs, pour les paquebots maritimes, le Port envisage la mise en place des équipements nécessaires sur les terminaux et quais portuaires permettant l'alimentation électrique des navires en substitution des groupes électrogènes thermiques du bord. Cette mise en place, qui nécessite de très fortes puissances et de nombreux échanges avec les compagnies de croisière, est envisagé à horizon 2025 pour les terminaux de Rouen et de Honfleur.



*Les Petits Saules à Sahurs © HAROPA – Port of Rouen*

**AIVP |** *Les ports sont aussi responsables des étendues d'eau se trouvant dans leur circonscription, et dans le cas d'un port maritime et fluvial comme Rouen, cela inclut à la fois de l'eau douce et de l'eau de mer. Cette situation particulière, fluviale et estuarienne, rend d'autant plus intéressante la problématique de la gestion des eaux. Pouvez-vous nous donner des détails sur la gestion des eaux à HAROPA – Port de Rouen ?*

**MR XAVIER LEMOINE, HAROPA – PORT DE ROUEN |** Le Port de Rouen est un Port maritime dont le territoire englobe l'estuaire de la Seine de Rouen à la mer.

Il contribue à des actions d'amélioration de la connaissance du système estuarien à travers sa participation à des programmes de recherche sur le fonctionnement de l'estuaire au sein du Groupement d'Intérêt Public Seine Aval (GIPSA) qui regroupe plusieurs acteurs du territoire



*Darse de Lillebonne © HAROPA – Port of Rouen*

(collectivités, Agence de l'eau, Industriels...). Par exemple, ils mènent une réflexion sur l'impact de la montée des eaux de la Seine due au changement climatique.

Le Port travaille également en partenariat avec le GIPSA, le Laboratoire M2C de l'Université de Rouen et IFREMER à la mise en place d'un réseau de suivi en continu sur l'estuaire de la Seine : le réseau SYNAPSE (Système de Surveillance Automatisé de la Physico-chimie en Estuaire de Seine). L'objectif de ce réseau est de permettre un meilleur suivi des paramètres liés à la qualité de l'eau (turbidité, concentration en oxygène, pH, conductivité (salinité) mais aussi d'améliorer la connaissance du fonctionnement du système estuarien d'un point de vue hydrodynamique sédimentaire.

L'architecture de ce réseau repose principalement sur les infrastructures mises à disposition par le Port de Rouen, à savoir l'utilisation des marégraphes ainsi que le déploiement de sondes multi-paramètres poursuivi sur la période 2014-2019. Le Port assure également la surveillance des impacts des activités portuaires par la mise en place de nombreux suivis environnementaux, notamment sur l'activité de dragage d'entretien (benthos, poissons, qualité chimique des eaux et des sédiments, bioaccumulation, ...).

Il travaille à l'amélioration des pratiques d'entretien (plan zéro phyto, gestion différenciée des espaces verts) et à l'évolution de ses réseaux d'assainissement et du traitement des eaux pluviales sur la place portuaire.

Sur le plan biodiversité, le Port mène de nombreuses actions de restauration écologique en faveur des zones humides et sur l'amélioration de leurs fonctionnalités écologiques. Il favorise notamment la création d'annexes hydrauliques et le lien avec le fleuve. Pour n'en citer que quelques-unes, les sites de la Darse de Lillebonne et les petits Saules à Sahurs sont deux exemples de ce type de restauration écologique menée récemment par HAROPA – Port de Rouen.

# LE RETOUR DE LA CROISIÈRE AURA-T-IL LIEU ? ENQUÊTE DANS 3 VILLES PORTUAIRES DU RÉSEAU AIVP

F. MORUCCI, J. SÁNCHEZ, L. BOUCHARDIE, J. OUAZZANI



Article d'opinion coordonné par **Francesca Morucci**, Head of Public Relations Office, Autorité du Système portuaire de la Mer Tyrrhénienne du Nord (Italie) et **José M. P. Sanchez**, Responsable de projets internationaux, AIVP, avec les contributions de **Laurence Bouchardie**, Chef du département marketing – Responsable Croisière Bordeaux, Port de Bordeaux Atlantique (France) et de **Jamil Ouazzani**, Directeur du marketing et de l'intelligence stratégique, Société de gestion du port de la ville de Tanger (Maroc).

## **BORDEAUX (FRANCE), PORTS DE LA MER TYRRHÉNIENNE DU NORD (ITALIE), ET TANGER (MAROC): PORTS ET VILLES DE 3 PAYS FACE À LA REPRISSE DES CROISIÈRES**

La santé aura sans conteste été le grand sujet de l'année 2020. Du reste, le grave incident survenu il y a un peu plus d'un mois à Beyrouth a ravivé les inquiétudes quant à la compatibilité entre les activités portuaires et urbaines, et quant à la santé et la qualité de vie des habitants vivant à proximité de ports actifs. Ce cadre général conforte l'AIVP dans le bien-fondé de

l'objectif 9 de son Agenda 2030 dédié à la santé et à la qualité de vie des habitants des villes portuaires.

A l'époque où « nous étions heureux sans le savoir », nous avons peut-être abordé de manière trop superficielle les principales questions soulevées dans l'objectif 9 de l'Agenda. Les sous-objectifs considérés sont presque entièrement centrés sur les externalités environnementales des activités portuaires en milieu urbain, et nous avons explicitement mis l'accent sur le suivi environnemental et la transparence, la qualité de l'eau, les espaces verts, l'impact de la croisière et la nécessité de privilégier les combustibles propres et la réduction de la vitesse des navires. L'objectif 9 aborde néanmoins des aspects essentiels de la relation Ville Port dont nous devons débattre de manière plus rigoureuse dans le contexte post-Covid. L'idée est de définir les meilleures solutions à mettre en œuvre dans les différentes villes portuaires en s'appuyant sur le point de vue des experts et le partage d'expériences. C'est pourquoi nous avons décidé de consacrer le premier mois de notre programme d'automne à l'objectif 9 de notre Agenda 2030.

### Santé et qualité de vie: une priorité pour l'AIVP depuis 2018

En juin 2020, nous avons organisé une série de trois webinaires, les Port City Talks, en vue de débattre de questions essentielles pour les villes et les ports. L'un d'entre eux, consacré à la croisière, a rassemblé l'expertise d'acteurs chiliens, français, italiens et marocains directement impliqués dans le secteur. Lors de cette session, les intervenants ont présenté des initiatives intéressantes susceptibles d'inspirer les acteurs Ville Port d'autres régions. Ils sont également revenus sur le fait que l'accueil de la croisière dans les villes portuaires soulevait des questions environnementales beaucoup plus complexes comme les émissions de GES et les phénomènes socio-économiques tels que le tourisme de masse. Depuis le mois de juin, la situation inédite que nous vivons a sérieusement perturbé la haute saison de la croisière et du tourisme dans l'hémisphère Nord.

**AIVP - PORT CITY TALKS**  
2<sup>ND</sup> WEBINAR  
**CROISIÈRES ET VILLES PORTUAIRES,  
PRÊTES À UN RETOUR?**

**June 18<sup>th</sup>**  
**16:00 - 17:00 CEST**

**With:**  
**Carlos Mondaca (mod.)**  
Port San Antonio, Chili

**Laurence Bouchardie**  
Bordeaux Port Atlantique, France

**Jamil Ouazzani**  
Tanger City Port Management Co., Maroc

**Francesca Morucci**  
Port Livorno, Italie

*Le premier webinar organisé par l'AIVP sur les croisières, le 18 juin 2020, auquel ont pris part les auteurs du présent texte.*

Comme nous l'avons dit il y a quelques mois au cours du webinaire dédié à la croisière, l'un des rares aspects positifs de l'arrêt forcé de nombreuses activités économiques est de nous donner la possibilité de réfléchir à la façon dont nous agissons. Après quelques mois, nous souhaitons vous faire part de quelques réflexions sur la situation de la croisière dans les villes portuaires et sur les perspectives d'avenir. La question n'est pas de savoir si l'on est pour ou contre les croisières, mais comment les faire évoluer pour relever le défi afin qu'en concertation avec les villes, nous puissions promouvoir un tourisme plus économique, plus respectueux des hommes et de l'environnement.

C'est par là qu'il faut commencer. L'idée maîtresse est que nous devons inventer une croisière globalement plus durable, sur les plans économique, social et environnemental. Une telle conclusion n'est pas vraiment surprenante, c'était même notre constat initial. Mais bon nombre d'acteurs décisionnaires semblent ne pas avoir entendu le message et le débat mérite d'être approfondi.

### **Italie, Maroc, France: à chacun sa solution – l'analyse de l'AIVP**

Il sera question ici du retour des croisières, envisagé comme une chance de repenser le secteur et le rendre plus durable. Nous analyserons trois contextes différents : celui de Bordeaux, celui des ports du réseau de la Mer Tyrrhénienne du Nord (Livourne, Piombino et Portoferraio), et celui de Tanger. Nous nous efforcerons de répondre aux questions soulevées en nous appuyant sur des exemples provenant de ces trois régions portuaires, et nous préciserons quelles sont celles qui restent ouvertes et qui exigent davantage de concertation.

## **LA RELATION VILLE-CROISIÈRE AVANT LA PANDÉMIE ?**

Avant la pandémie de COVID-19, la croisière était déjà au centre de nombreuses controverses en lien avec les conséquences de son développement, notamment dans certaines villes portuaires en Europe où les acteurs locaux ont commencé à critiquer ses externalités économiques, environnementales et sociales.



*L'accueil des navires de croisière à Livourne, au contact quasi-direct de la vieille ville.*

### **«Vieux» et «nouveau» monde du tourisme de masse**

Les aménagements réalisés pour l'accueil des croisières sont de plus en plus discutés ; les externalités environnementales sont d'autant plus mises en exergue que les bénéfiques économiques ne sont pas si évidents que cela ; les différentes procédures liées à l'accueil des croisières sont parfois perçues comme excessives. Il suffit de penser à l'accueil des méga navires, qui exige une chaîne logistique complexe pas toujours à la portée des autorités locales. Il y a le « vieux monde » de la croisière, surtout en Europe, pour qui commencent à peser les inconvénients d'un secteur drainant chaque année quelques millions de croisiéristes. Et à côté, il y a les villes portuaires du « nouveau monde », notamment dans les régions tropicales, comptant de nombreuses îles pour qui la croissance de l'activité croisière est encore perçue comme un moteur de la création d'emplois et qui ne perçoivent pas encore les externalités négatives ou les déséconomies d'échelles.

### **Le défi du surtourisme : les exemples de Venise, Barcelone ou Lisbonne**

Les externalités environnementales et sociales, de plus en plus évidentes dans le monde entier, de même que les doutes sur les avantages économiques, sont désormais aussi débattues par le grand public et ont été mises en avant, à plusieurs reprises, par différentes organisations.

Des associations environnementales comme l'Union pour la conservation de la nature et de la biodiversité (NABU) ou la Fédération européenne pour le transport et l'environnement (T&E) publient régulièrement des rapports qui pointent l'industrie du doigt en raison de la pollution générée par les gros paquebots, que ce soit en mer ou à terre. Toutefois, depuis quelques années, nous constatons que les principaux acteurs de l'industrie développent de nouvelles technologies permettant de limiter cet impact et qu'ils investissent dans de nouveaux navires conformes aux nouvelles réglementations et qui seront progressivement alimentés à quai en énergie verte. Il est essentiel que les efforts déployés pour réduire les externalités environnementales se poursuivent pendant l'après-Covid, même en période de crise économique.

Sur le plan social, la croisière est devenue le symbole du tourisme de masse, bien qu'elle ne soit pas la seule en cause. Si l'on considère la fréquentation des plus grands ports de croisière, on constate aisément que la plupart des touristes arrivent par avion. Cependant, le caractère peu écologique du tourisme de croisière et le type de visites proposées, essentiellement en grands groupes, font que les répercussions se font davantage sentir dans les zones urbaines déjà fragilisées. De plus en plus, les associations de citoyens se mobilisent contre l'industrie du tourisme et contre les croisières. On lit dans les journaux que des manifestations ont lieu dans des villes de destination classiques comme Venise ou Barcelone, mais aussi dans des villes comme Lisbonne, qui fait partie des nouvelles destinations en vogue.

## Les formules “All included”, un piège qui encourage les mega-navires démesurés ?

Du point de vue économique, les avantages de la croisière pour les villes d'accueil sont de plus en plus remis en question. Les ports de départ tirent profit des dépenses des touristes (billets d'avion et nuits d'hôtel avant ou après la croisière) mais les avantages pour les ports d'escale sont plus discutables. En plus, les formules “all included” faisant partie intégrante du marketing des croisières, les navires deviennent de véritables destinations en eux-mêmes. L'attractivité économique des mega-navires provient de leur capacité d'accueil et des divertissements proposés à bord, qui génèrent de nouvelles recettes pour les propriétaires, tout en réduisant le panier moyen dépensé lors des escales. De plus, ces mega-navires s'arrêtent peu de temps dans les villes portuaires, par soucis de rentabilité des services proposés à bord, réduisant d'autant plus le fameux « panier moyen ». Ces escales courtes provoquent des pics de circulation de véhicules et de piétons, tous les passagers se précipitant vers des lieux et attractions touristiques dont la capacité d'accueil est néanmoins limitée. Cela génère évidemment de la frustration.



*La zone portuaire de La Rochelle.*

### Avant la crise : extension du domaine de la croisière

La situation dans laquelle le secteur se trouvait avant le Covid était donc double. Même si les tensions sociales autour de la croisière attirent beaucoup l'attention des médias, les villes portuaires qui se livrent concurrence pour attirer les navires en escale ou pour servir de port d'attache sont nombreuses. Cela montre que, si les externalités négatives des croisières peuvent se traduire par un rejet social dans certains cas, on peut, pour un même itinéraire ou dans un même pays, continuer d'en attendre des retombées positives justifiant des dépenses en infrastructures ou en campagnes marketing. Qui plus est, dans les villes mêmes où les associations de citoyens font entendre leur mécontentement, les acteurs économiques et les institutions publiques défendent l'activité, en raison de ses incidences économiques et des emplois qu'elle génère. On retrouve la même dualité dans l'approche des externalités négatives.

D'une part, dans les villes portuaires où l'activité croisière est très développée, les acteurs locaux doivent coordonner leurs actions et organiser la filière afin de réduire ses impacts négatifs, et parvenir à un certain équilibre, même s'il cela implique de limiter le nombre d'escales et de passagers. D'autre part, les villes portuaires nouvelles venues sur le marché doivent tirer des leçons des expériences passées, et élaborer des plans qui leur permettent de structurer leur croissance et de réduire les externalités négatives. Cette situation est empirée par le fait que les ports, surtout les terminaux privés, sont sous le joug de compagnies maritimes qui peuvent faire pression pour obtenir des réductions tarifaires, réclamer des subventions et des services supplémentaires, et finalement menacer de ne plus prévoir d'escales. Cette menace est réelle et pourrait provoquer l'effondrement du trafic portuaire de certains ports, dans la mesure où les armateurs scellent des ententes et se partagent le marché.

### **En Mer Tyrrhénienne, des citoyens très attentifs**

Un exemple de la situation décrite ci-dessus peut être trouvé dans les ports de la Mer Tyrrhénienne du Nord. A Livourne, où l'activité croisière s'est développée depuis les années 2000, les acteurs locaux ont commencé à devoir faire face aux critiques de la société civile, qui voit davantage les externalités négatives et moins les retombées économiques pour la ville et le territoire. Point de passage vers les villes patrimoniales de Toscane, Livourne accueille des passagers de croisières assez brièvement, souvent en retour d'excursions. Ce sont surtout les équipages qui visitent la ville et y consomment pendant l'escale, mais cela ne suffit pas à générer des retombées économiques importantes malgré les atouts de la ville. De son côté, Piombino est une ville qui n'a pas encore connu d'essor du trafic croisières, pour lequel les autorités locales nourrissent une ambition. La croisière post-Covid pourrait effectivement représenter une opportunité pour les petits ports, qui en étant moins fréquentés peuvent garantir un tourisme durable et authentique.



*Un navire entre à Livourne sous la surveillance de la Torre del Marzocco.*

Une autre polémique relativement nouvelle est liée au développement des terminaux de croisière. Il s'agit souvent d'infrastructures incontournables dont l'aménagement est à négocier avec les opérateurs de croisière si l'on souhaite tirer le meilleur parti du statut de port d'attache. Même si un terminal peut devenir un carrefour des interactions Ville Port, son emplacement peut provoquer des controverses. Un terminal croisière proche du centre-ville peut procurer des avantages sur le plan de l'environnement : les passagers peuvent débarquer à proximité des principaux sites d'intérêt sans avoir à utiliser des moyens de transport polluants et être incités à visiter davantage les quartiers populaires proches du centre-ville plutôt que des sites éloignés, mais un emplacement central implique le rejet des fumées directement en zone urbaine.

Dans les années qui ont précédé la pandémie, l'essor du tourisme urbain et des voyages internationaux a placé les pouvoirs locaux et nationaux, confrontés à un phénomène mondial, devant un dilemme. Disons que, dans bien des cas, les destinations touristiques les plus fréquentées étaient victimes de leur propre succès. Des mesures drastiques ont alors été prises dans les villes portuaires les plus fréquentées. Un exemple bien connu est celui de Dubrovnik où l'autorité portuaire a décidé de limiter le nombre de bateaux de croisière et de passagers autorisés à faire escale ou à débarquer. On observe aussi de plus en plus souvent l'application d'une « taxe de séjour » qui vise à compenser les coûts cachés du tourisme. C'est l'option choisie par des villes comme Amsterdam ou Venise.

Dans le cas néerlandais, les passagers qui débarquent doivent, depuis 2019, s'acquitter d'une taxe supplémentaire de 8 euros. En 2019, cette mesure a déjà réduit le nombre d'escales de bateaux de croisière de 40%, ce qui n'est pas sans inquiéter les opérateurs de terminal. La ville de Venise s'est engagée dans la même voie avec l'application, depuis le mois de juillet, d'une taxe aux touristes d'un jour, quel que soit leur moyen de transport. En Italie, le montant de la taxe sera adapté au nombre de visiteurs quotidiens en fonction des statistiques des années précédentes. Ainsi, il s'élèvera à 3 euros lorsque la fréquentation est faible et pourra aller jusqu'à 10 euros les jours d'affluence. Il reste à savoir si, dans le contexte de l'après-pandémie, les autorités locales vont poursuivre l'application de ces mesures ou si elles décideront de les reporter afin de faire du tourisme un vecteur de relance économique, plus durable.

### **Entre espérance et prudence : la relation ville – croisière à Bordeaux**

Dans certains cas, la relation ville-croisière était assez équilibrée, en raison du nombre relativement faible de croisières et de passagers ou de la configuration des installations portuaires. Par exemple, nous pouvons voir le cas de Bordeaux (une ville de 800 000 habitants, recevant normalement 6 à 7 millions de touristes par an), où les grandes croisières sont amarrées au Verdon à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde, sans contraintes particulières (port « commercial » éloigné des habitations). Dans le terminal du centre-ville, seuls 2 navires plus petits peuvent être accostés, dans une limite de 260 m de long et d'un tonnage limité par les contraintes nautiques du fleuve. Il fait donc office de « port boutique » accueillant des navires de luxe entre 80 et 1000

passagers, et un maximum de 1500 à 2000 personnes par jour, et même généralement moins en raison du calendrier moins dense de ces navires qui restent seulement une ou deux nuits. A Bordeaux, les retombées économiques pour le territoire sont donc très importantes, à la fois parce qu'il s'agit de passagers à fort pouvoir d'achat, et parce que les escales sont longues, et au cœur de la ville, à proximité de tous les commerces et restaurants.



*Le littoral aquitain, proche de Bordeaux. Vignes et océan atlantique se côtoient.*

Les atouts de Bordeaux- cadre exceptionnel, escale au cœur de la ville UNESCO, toutes les activités de commerces et restaurants « à portée de main »- sont cependant également une source de polémique et d'inquiétude pour certains habitants ou opposants, qui se plaignent de la proximité des navires et de leur pollution supposée. Une étude menée en 2018 pendant plus de deux mois en pleine saison par l'organisme chargé de la qualité de l'air à Bordeaux (ATMO) a montré que même lors d'une double escale, les émissions de polluants étaient bien en dessous des seuils autorisés, et que leur impact sur la pollution de la ville est « marginal ». Malheureusement, ces arguments concrets et factuels n'ont pas suffi à calmer les critiques les plus motivées. Par conséquent, il s'agit d'un enjeu pour les prochaines années, et cela montre la nécessité d'une meilleure communication y compris sur les réseaux sociaux où ces groupes sont très actifs. La question de la pollution des paquebots fluviaux a été réglée avec l'électrification des postes à quai, mais, pour les navires maritimes, c'est techniquement plus compliqué car leurs besoins en énergie sont bien supérieurs à ceux des fluviaux. Le port et ses partenaires (ville, métropole et pilotes), soucieux de l'acceptabilité de l'activité croisière, et désireux de prendre en compte les préoccupations des riverains, ont élaboré une charte de bonnes pratiques environnementales, pour minimiser les impacts des escales en centre-ville. La signature de cette charte par les compagnies est obligatoire pour accéder aux quais.

## Rénover le waterfront pour dynamiser la croisière – le cas de Tanger

Autre enjeu majeur du secteur, les projets de régénération du waterfront qui avaient pour objectif de dynamiser le tourisme lié aux croisières, comme c'est le cas au Port de Tanger Ville. Ce projet, lancé en 2010, vise à placer cette ville marocaine comme référence touristique sur les marchés internationaux, tout en trouvant un équilibre environnemental et culturel. Le développement des activités croisière, ferry et de port de plaisance est lié à d'autres domaines commerciaux. Cette opération a été développée sur la base du dialogue entre les différents acteurs du secteur touristique. Les bons résultats obtenus jusqu'à présent dans le cadre du dialogue port-ville et de la régénération du front de mer pourraient être affectés par l'arrêt des croisières et du tourisme en général.

Aujourd'hui nous pouvons déjà affirmer que les conséquences du Coronavirus pour le secteur des croisières ont été dramatiques et que la lente reprise dans certains pays européens (Allemagne, Norvège, Italie, etc.) est menacée non seulement par le risque d'une deuxième vague mais, une fois de plus, par la mauvaise image dont les croisières sont affublées depuis quelques temps.

Bien que le changement climatique et le tourisme de masse soient des phénomènes mondiaux qui s'étendent bien au-delà des villes portuaires, la croisière en est devenue un véritable symbole aux yeux du plus grand nombre. La pression citoyenne influence la gouvernance urbaine et portuaire, tout particulièrement en Europe, là où l'équilibre est le plus fragile. À la suite du COVID, les croisières sont rentrées dans une nouvelle phase où, malgré elles et les querelles qu'elles soulevaient déjà, il va falloir considérer la pandémie comme une opportunité d'accélérer la réorganisation du secteur et d'en réduire les externalités négatives.



*Le littoral proche de Tanger. Vue sur la Méditerranée.*

## L'ARRÊT PUIS LE RETOUR DES CROISIÈRES

Depuis le début de la pandémie, les croisières ont beaucoup fait parler d'elles, en mal. Dans différentes régions du monde, les bateaux de croisière ont vu naître des foyers d'infection, donnant lieu à des situations complexes où les pouvoirs locaux, et parfois la population, refusaient le débarquement des passagers. Sous la pression des différentes autorités nationales, les opérateurs ont décidé d'annuler les croisières prévues à plusieurs mois d'échéance.

### Brutale récession et crise mondiale

Le trafic croisière devait atteindre, au niveau mondial, 32 millions de passagers en 2020. Mais le Covid-19 a provoqué l'interruption de l'activité à l'échelle planétaire, mettant l'ensemble des parties prenantes en grande difficulté. Il est évident que l'impact de cet arrêt forcé est considérable, notamment pour les villes portuaires et les industries liées. Parmi les opérateurs de croisière, Carnival Corporation a annoncé un nouveau plan d'adaptation de sa flotte et va se séparer de 15 de ses paquebots. Les petites entreprises n'ont pas été épargnées. Le voyageur allemand FTI Group a annoncé la fermeture de sa branche croisière (FTI Cruises) dans le cadre d'un vaste plan de restructuration. Dans la dernière étude de la CLIA, l'association professionnelle révèle que pour chaque jour d'interruption de l'activité croisière, les Etats-Unis accusent une perte de 110 millions USD et 800 emplois directs et indirects. Dans les pays où le tourisme représente la principale source de revenus des familles, ces chiffres peuvent avoir des conséquences sociales dramatiques.

### Annulations et restrictions : dernière escale pour les croisières 2020

A mesure que la situation évolue, le calendrier de la reprise de la croisière est, dans la plupart des cas, sans cesse reporté. Aux Etats-Unis et au Canada, l'interdiction de croisières jusqu'à la fin de l'été et la prolongation du « no-sail order » émis par le centre américain de prévention et de contrôle des maladies (CDC) ont conduit la CLIA à annuler toutes les sorties en mer jusqu'à



*Retour aux temps anciens pour la croisière ?*

fin octobre, mettant un terme à la saison 2020 sur l'un des plus grands marchés de la croisière. Entre-temps, le CDC a lancé un appel au public pour le mettre à contribution sur l'orientation à donner à la santé publique ainsi que sur les mesures de prévention à appliquer aux navires de croisière. L'appel est ouvert jusqu'au 21 septembre.

En Europe, durant l'été, plusieurs acteurs des secteurs public et privé ont publié des orientations visant à aider à la reprise de l'activité croisière . Alors que chacun s'accorde à dire que la reprise doit se faire de manière progressive, l'ensemble des opérateurs doit garantir que les passagers et le personnel ne seront exposés à aucun risque sanitaire. Le 27 juillet, l'EMSA (Agence européenne pour la sécurité maritime) et l'ECDC (Centre européen de prévention et de contrôle des maladies) ont publié un document intitulé « Guidance on the gradual and safe resumption of operations of cruise ships in the European Union in relation to the COVID-19 pandemic » (Orientations concernant la reprise progressive et sûre de l'exploitation des navires de croisière dans l'Union européenne en relation avec la pandémie de COVID-19). Ces orientations officielles concernent les navires battant pavillon de l'UE/EEA effectuant des liaisons internationales ainsi que ceux faisant escale dans des ports de l'UE/EEA, indépendamment de leur pavillon. Elles ont pour but de faciliter une reprise sûre de l'exploitation des navires de croisière dans l'Union européenne, et contiennent pour ce faire des recommandations concernant les mesures minimales à mettre en place par toutes les parties concernées, tout en maintenant les normes générales existantes en matière de sécurité et de sûreté.

### **Un pari risqué en Méditerranée : redémarrer le trafic croisière**

Concrètement, dans les zones touchées en premier par le Covid-19, comme la région méditerranéenne, certains pays ont décidé d'essayer de reprendre le trafic. La Grèce a réouvert six de ses ports aux bateaux de croisière : Le Pirée, Rhodes, Heraklion, Volos, Corfou et Katakolo. Les navires sont autorisés à faire escale dans chacun de ces ports après avoir obtenu une première autorisation dans l'un d'entre eux. En Italie, suite à la publication par le gouvernement d'un décret ad hoc en date du 31 juillet incluant les croisières dans le champ d'application des nouvelles règles concernant la propagation du coronavirus, le Comité scientifique et technique Covid-19 rédige, le 5 août, un document destiné à garantir la reprise sûre de l'exploitation des navires de croisière à partir du protocole de sécurité établi par les ministres italiens de la Santé et des Transports et de l'infrastructure. Le gouvernement s'appuie sur ce document pour publier, en date du 7 août, un autre décret ad hoc et donner, entre autres, le feu vert final à la reprise des croisières. Le 16 août, le MSC Grandiosa, mis en rade dans le port de Gênes, est le premier navire de croisière à reprendre la mer, avec à son bord des passagers provenant uniquement de l'espace Schengen. Des escales sont prévues à Civitavecchia, Naples, Palerme et La Valette, après approbation par les autorités du protocole sanitaire et réouverture des ports aux bateaux de croisière . Costa a annoncé une première sortie post-confinement à partir du 6 septembre.



*La mer Tyrrhénienne à Piombino.*

Dans d'autres pays, la plupart des grandes compagnies de croisières ont reporté leurs voyages au moins jusqu'au mois de septembre, et beaucoup les ont annulés. Les opérateurs comme Tui Croisies qui ont repris une activité le font sur un itinéraire spécifique et selon des modalités particulières, devenant une exception à la règle. Ailleurs, comme en Amérique du Sud, la situation reste incertaine en raison de nombreuses interdictions de voyager, de la mise en quarantaine des visiteurs étrangers et de la multiplicité des règles de sécurité. Ainsi, au Chili, les opérateurs ont d'ores et déjà tiré un trait sur la saison 2020. Dans une telle situation, les sous-secteurs comme les croisières fluviales jouissent peut-être d'un avantage. En Europe, les bateaux de passagers circulent sur le Danube, le Rhin et le Main depuis le mois de juin, même s'ils le font en nombre limité et à une fréquence réduite. Un autre exemple est celui de CroisiEurope qui effectue des croisières sur la Seine depuis mi-juillet.

### **La situation dans les ports des 3 pays étudiés Italie – Ports de la Mer Tyrrhénienne du Nord (Livorno, Piombino et Portoferraio)**

En ce qui concerne le trafic croisières, les ports de la Mer Tyrrhénienne du Nord n'ont pas eu d'escales pendant la pandémie et la reprise à partir de moitié août par MSC et de septembre par Costa ne concerne aucun des ports mentionnés, à l'heure actuelle. Les réservations des autres compagnies pour l'automne sont encore ouvertes, à l'heure où l'on écrit ces lignes : pour Livourne, par exemple, 21 escales jusqu'en décembre, pour les autres ports une trentaine en tout. Pourtant, plusieurs signes font penser que vraisemblablement le trafic croisières des ports du système de la Mer Tyrrhénienne du Nord, comme celui des autres ports analysés dans cet article, ne sera pas restauré avant 2021. Les prévisions les plus optimistes estiment le retour du trafic à l'automne, tandis que les plus pessimistes parlent plutôt de début 2021. Dans les deux cas, la perte économique de cette situation s'étale sur trois niveaux: celle de passagers, celle des équipages et celle relative aux services, aussi bien techniques et nautiques que d'accueil aux passagers.

Entre janvier et mars 2020 Livourne avait eu seulement 9 escales, avec 18.459 passagers, et Piombino et Portoferraio aucune escale . En comparant avec les chiffres de 2019 , on réalise facilement l'énorme perte que les ports du système, de même que tous les ports de croisières, ont subie.

Image symbolique, l'immobilisation imposée à deux navires accueillis en lay-up (escale technique) : le Costa Diadema, au port de Piombino du 29 mars au 4 juin, avec 1255 passagers et tous ses membres d'équipage, dont quelques-uns atteints par le virus, et le Seven Sea Voyager au port de Livourne depuis fin mai, avec 108 passagers « COVID free », comme on appelle les passagers non atteints. Ces images sont négatives car elles rappellent brutalement la réalité de la pandémie. Mais elles sont positives pour Piombino, par exemple, comme pour d'autres villes portuaires qui ont un trafic croisière minime et qui ont été moins affectées.



*La citadelle de Livourne, située sur le waterfront.*

## **France – Bordeaux**

Aucune escale en France jusqu'à mi-juillet 2020 avec l'impact que l'on imagine sur l'ensemble des ports et destinations concernés. Le Port de Bordeaux devait accueillir sur l'ensemble de ses sites, et principalement sur celui de Bordeaux centre-ville, une saison record entre avril et octobre 2020 avec 65 paquebots pour près de 50 000 passagers pour les croisières maritimes. A Bordeaux, nous accueillons des passagers de plus de 80 nationalités, mais 40 % des passagers sont américains, 25 % Anglais et 20 % allemands.

L'évolution de la pandémie, surtout aux USA, la récente quarantaine imposée par le Royaume-Uni ne permettent pas d'envisager de sauver la fin de saison. Une des rares notes positives est venue de la compagnie Ponant, qui a pu mettre en place un programme de croisières d'été en France, au départ de certains ports français (dont Bordeaux) avec un protocole très strict et un nombre de passagers très limité. Bien que la nouvelle réglementation autorise 250 passagers,

le Ponant n'en embarque que 80 chaque samedi pour un programme côtier. L'impact du Covid 19 s'étend également aux croisières fluviales. Habituellement, les 5 compagnies proposant des croisières dans l'estuaire de la Garonne/Dordogne/Gironde, auraient 28 000 passagers par an, principalement américains, britanniques et australiens. Compte tenu des limitations des voyages, ces activités ont également été fortement touchées. L'une de ces compagnies, Croisieurope, a mis à disposition son navire Cyrano de Bergerac pour accueillir le personnel soignant pendant le confinement. Plus tard, à la mi-août, ce navire a repris ses activités à Bordeaux, mais tous les autres navires sont restés à l'arrêt.



*Les bords de la Garonne à Bordeaux.*

## **Maroc – Tanger**

Dans le cas de ce pays d'Afrique du Nord, la Direction de la Marine Marchande a décidé de suspendre temporairement à partir du 12 Mars dernier l'accès aux ports marocains pour les navires de croisière, plaisance et de passagers. L'impact économique a évidemment été important. C'est le prix à payer pour une limitation efficace de la propagation du virus au Maroc. Arrêt complet du secteur du tourisme. Des premiers chiffres émanant de l'Office Marocain du Tourisme parlaient d'un secteur pratiquement à l'arrêt en avançant des diminutions à la mesure de cette crise sans précédent, avec un nombre de « bookers » qui s'était effondré au 1er Avril 2020 de – 98% par rapport à l'année précédente.

Une situation dramatique que la ville de Tanger et en particulier le Port de Tanger Ville, un des principaux acteurs du flux touristique régional ont ressenti en termes de chiffre d'affaires. L'année 2020 aurait été pour plusieurs motifs une très bonne année pour la croisière, avec un trend de croissance positif grâce au début de nouvelles programmations et à une augmentation prévue du nombre de croisiéristes de 31,3% par rapport à l'année précédente.

## RÉPONSES ET MESURES POUR LA REPRISE DES CROISIÈRES DANS LES VILLES PORTUAIRES

Le sentiment le plus partagé aujourd'hui dans le monde est celui de l'incertitude. Alors que les opérateurs de croisières ne cessent de reporter la date de leur retour et que plusieurs d'entre elles avaient tiré un trait sur la saison estivale, la nécessité de réagir pour relancer l'économie s'est fait ressentir.

### Réactions locales à un problème global: exemples tyrrhéniens et canariens

Les pouvoirs locaux et régionaux des régions touristiques ont également réagi. Sous la menace d'un chômage massif dans le secteur, certains gouvernements, comme ceux des îles Canaries en Espagne, ont proposé de nouvelles mesures. Les Ports de Las Palmas et de Santa Cruz de Tenerife, parmi d'autres, se sont donc associés pour établir un comité technique chargé de créer un corridor maritime sûr pour le redémarrage des croisières. Ce comité va coordonner un protocole sanitaire incluant des mesures comme la souscription d'une assurance santé obligatoire pour les compagnies de croisières qui couvrira l'ensemble des éventuelles dépenses de santé des passagers infectés par le covid-19, l'obligation de réduire la capacité de charge (60-70% maximum), la présence d'un personnel médical renforcé à bord, la mise en place d'un protocole de suivi et la désinfection des bateaux après chaque traversée.



*Croisières à Fuerteventura, îles Canaries. Ville et ports des Canaries coopèrent localement pour une relance du secteur.*

La question principale reste la coordination des différentes initiatives à plus grande échelle. Si l'objectif est de relancer le secteur, y compris sur les itinéraires classiques, il est nécessaire d'harmoniser les différentes mesures imposées aux échelles locales ou régionales. Sinon, l'incertitude va perdurer et renforcer le sentiment d'insécurité des compagnies, des voyageurs et des habitants des villes portuaires.

Les ports du système portuaire de la Mer Tyrrhénienne du Nord ont non seulement étudié des mesures pour prévenir et réagir à la pandémie de COVID, mais aussi, pendant l'été, se sont entraînés grâce à la reprise du trafic ferries et aujourd'hui ils sont prêts à relancer les croisières . Ces mesures se sont focalisées à la fois sur les travailleurs et sur les usagers des ports, sachant que le terminal passagers de Livourne est géré par une société privée, Porto di Livorno 2000, tandis que dans les autres ports du système le trafic passagers sont directement gérés par l'Autorité Portuaire. Les mesures et la réglementation sont différentes, même si une coordination est faite entre tous les acteurs institutionnels du secteur, notamment ceux concernés par la sûreté et la sécurité (safety et security).

### **La sécurité sanitaire avant tout – pour les équipages aussi**

En ce qui concerne les usagers des ports, des mesures et une réglementation ont commencé à être mises en place aux ports de Piombino et de Portoferraio, en raison de la continuité du trafic passagers pendant la période de la pandémie. A Livourne aussi l'organisation de la reprise du trafic passagers ferries pour la Sardaigne et pour la Corse (respectivement début et moitié juin) a entraîné l'édiction d'une réglementation. Suite au Décret du Président du Conseil des Ministres du 17 mai (DPCM 17 maggio 2020), un Plan de prévention et de protection (PPP) avec des lignes directrices pour le trafic passagers entre Piombino, Portoferraio, Rio Marina et Cavo a été présenté début juin par l'Autorité du Système Portuaire . Un peu plus tard, à Livourne, suite à une réunion des services, qui a eu lieu le 17 juin entre la Région Toscane, la Municipalité de Livorno, la Capitainerie de port, le bureau de la Santé Maritime et la société Porto di Livorno 2000, un protocole de prévention pour la zone portuaire a été aussi défini . A partir de ce document, l'Autorité du Système Portuaire a émis un document focalisé sur Livourne contenant les lignes directrices et les mesures générales. La société Porto di Livorno 2000, à son tour, a produit un protocole spécifique relatif aux passagers ferries . Concernant les croisiéristes, des lignes directrices spécifiques seront élaborées en collaboration avec les autres terminaux et acteurs du secteur italiens.

Il est clair que si les ports veulent relancer la croisière, activité impliquant un grand nombre d'acteur, cela ne sera possible qu'en suivant strictement les mesures et protocoles sanitaires nationaux ou internationaux. Dans le cas de Bordeaux, les nouvelles installations du Médoc sont déjà préparées à de nouvelles règles post-Covid. Bien que le calendrier des croisières pour 2021 n'ait pas été modifié pour l'instant, tout dépendra de la situation fin 2020 et début 2021, et de la capacité financière des entreprises du secteur. Pour le moment, les experts s'attendent à un retour à la normale en 2023, mais l'espoir demeure que les destinations perçues

comme « sûres », avec des protocoles sanitaires sérieux, puissent regagner la confiance des compagnies et des passagers et se rétablir plus tôt.

### **Objectif : continuité de l'activité !**

Évidemment, la situation est dramatique hors d'Europe aussi. Au Maroc, par exemple, les mesures strictes de distanciation sociale, comme dans tous les autres pays, ont gravement affecté la vie quotidienne et, notamment, toutes les activités touristiques. L'assouplissement de ces mesures strictes se fait sur la base d'une évaluation de la situation dans chaque préfecture et chaque province, avec des commissions incluant le ministère de la santé, les gouverneurs et les Walis. Dans le cas concret du port de Tanger Ville, pendant la période d'interruption des activités portuaires, l'organisation a travaillé sur trois niveaux. Pour la gestion, elle a mis en place une cellule de crise afin de minimiser l'impact de la crise, en établissant un contact direct avec les autorités compétentes pour reprendre les activités dès que possible. L'entreprise a également élaboré un plan de continuité des activités (PCA) comportant toutes les mesures nécessaires pour lutter contre une éventuelle propagation du virus et pour analyser les risques liés à l'accueil des passagers. En termes d'infrastructures, tous les projets de la zone portuaire ont été respectés : aménagement des places publiques, agrandissement de l'avenue menant au Port, achèvement des travaux du 2ème bassin. En matière de communication, le Port de Tanger Ville a établi des contacts avec tous les acteurs concernés du secteur, y compris les ports et les compagnies de croisière.



*La croisière à Tanger Ville fait l'objet d'un plan de continuité des activités.*

## OPPORTUNITÉS POUR REPENSER LA RELATION CROISIÈRE - VILLE - CITOYEN

Un autre défi majeur est la taille des navires de croisière et le nombre de passagers à bord. Avant le covid-19, parler de Limitation relevait presque du tabou dans le secteur, même si des villes portuaires comme Dubrovnik avaient déjà commencé à la mettre en œuvre. Il est temps d'envisager de nouveaux systèmes qui permettent d'améliorer la gestion des escales, en particulier dans les villes portuaires dont l'équilibre social et environnemental est fragile. Le redémarrage de l'activité nous donne l'occasion d'en discuter et de voir quelles sont les limites à ne pas dépasser pour nos villes. Comme nous l'avons vu, la grande taille des navires, qui procure une économie d'échelle, pose problème à bon nombre de villes portuaires. Déjà avant la pandémie, plusieurs ports s'étaient associés pour faire pression sur le secteur.

En 2019, le Port de Venise a lancé l'Appel à projets « Croisières 2030 », en coopération avec huit ports de croisières européens, en vue de mettre au point des stratégies communes pour des croisières durables. Le débat s'est poursuivi en 2020, centré sur les combustibles plus propres, le courant de quai, mais également sur le problème de la taille des navires (la création d'une classe de navires « Europax », plus adaptée à l'échelle des ports maritimes européens, a même été proposée).



*Petits et grands navires se côtoient dans le secteur de la croisière.*

### **Le tourisme de demain sera équilibré – ou ne sera pas**

Une occasion s'offre à nous : repenser le tourisme et déterminer l'intensité touristique qui convient à nos villes portuaires et à nos côtes. Avant la pandémie, la concentration des visiteurs dans certains ports ou quartiers spécifiques de villes portuaires était une problématique majeure. Comme indiqué plus haut, il y a un énorme contraste entre le surtourisme qui s'impose à certaines destinations et la concurrence à laquelle se livrent d'autres, pour attirer les

croisiéristes. La nécessité d'établir des protocoles sanitaires communs et adaptés à l'ensemble des destinations d'un même itinéraire est fondamentale pour améliorer la coordination entre les ports si l'on souhaite lisser la fréquentation des ports d'escale.

Les cas extrêmes où débarquent simultanément des dizaines de milliers de passagers ont contribué à donner une mauvaise image à la croisière. Une image qui s'impose également dans des endroits où la fréquentation touristique n'est pas massive. Cependant, elles restent l'image d'un surtourisme, alors que certaines des retombées positives n'ont pas autant de visibilité. Le principal enjeu consiste dans ce cas à améliorer la communication et la coordination de tous les acteurs. Les villes, les autorités portuaires et les entreprises doivent collaborer plus étroitement sur ces questions. L'un des aspects clés, mis en avant pendant la phase critique de la crise, et d'autant plus essentiel aujourd'hui pour relancer le trafic, est l'importance de la communication, entre acteurs du secteur et autorités, mais aussi avec les usagers et les citoyens. La communication sera cruciale pour la reprise, avec la nécessité de lancer des campagnes pour rassurer les marchés, les villes et les citoyens. Les organisations internationales joueront un rôle essentiel pour rétablir la confiance entre tous les acteurs de l'écosystème du secteur croisière.

### **Un waterfront écologique dans les villes touristiques**

Pour l'aménagement du waterfront urbain comme à Tanger Ville, l'objectif sera de concilier les axes de développement durable contenus dans le plan d'aménagement initial avec la relance de l'activité croisière. Par exemple, en adoptant des mesures qui fonctionnent ailleurs, comme la réutilisation des matériaux issus de la démolition, la réutilisation du sable de dragage et la surveillance de la qualité de l'eau et des sédiments. En ce qui concerne les activités de croisière, l'objectif est de respecter le calendrier des escales, comme cela a été fait jusqu'à présent, avec des paquebots de petites et moyennes dimensions. C'est indispensable pour gérer le flux de passagers d'une manière optimale. Le plan prévoit également des investissements dans la mobilité durable pour les croisiéristes, avec par exemple un téléphérique. Il facilitera la circulation entre le Port et les marinas, le centre-ville et la Médina (vieille ville), et constitue un mode de transport écologique pour tous les croisiéristes qui souhaitent admirer la baie de Tanger. Ce sera aussi une façon ludique de desservir les lieux touristiques de la ville.



*Le waterfront de Tanger, vu de la vieille ville.*

## RÉFLEXIONS FINALES SUR L'AVENIR DES CROISIÈRES

La pandémie de Covid-19 a révélé de nombreuses faiblesses, à différents échelons. Des failles au niveau décisionnel ont été mises en lumière, que ce soit au niveau local, national ou international. Le temps de pallier à ces erreurs, les bonnes décisions ont tardé à être prises, ce qui a entraîné une propagation rapide du virus au printemps. La confusion était grandissante au cours de cette période, et des signaux contradictoires ont été souvent envoyés. Face à tant d'incertitudes, la population a développé une certaine méfiance. Les images-chocs de navires bondés refoulés de ports en ports, à la recherche d'un endroit où accoster, est venu assombrir la réputation du secteur croisière, en plus des polémiques liées au surtourisme qui se faisaient entendre depuis quelques temps. Le battage médiatique international, sur tous les canaux (presse web et papier, tv, radio, séminaires, ...) n'a fait que renforcer les inquiétudes.

### **Incertitude globale : la croisière ne s'amuse plus?**

Aujourd'hui, l'incertitude persiste : malgré les recherches scientifiques en cours, nous ne savons pas combien de temps le virus va continuer à affecter notre vie quotidienne. A court et à moyen terme, dépistages et restrictions sanitaires restent la règle, et c'est à nous d'adapter nos vies professionnelles et personnelles. Les gouvernements nationaux pourraient très bien décider de maintenir les limitations sur la mobilité internationale et sur la circulation aux frontières. On a d'ailleurs assisté au cours de l'été au retour du tourisme de proximité, à une échelle nationale voire régionale.

Dans cette période complexe, il sera donc difficile d'établir des plans à long terme, en particulier pour le secteur croisière qui, selon la plupart des acteurs, aura besoin de deux à trois ans pour relancer sa dynamique. Cependant, si on veut tirer une leçon positive de la pandémie, il faut la voir comme une opportunité pour accélérer la transformation du secteur, et surtout comme une occasion de repenser la relation croisière-ville-citoyen. Avant le Covid-19, nous considérions généralement qu'il était impossible « d'inverser la vapeur » et d'impulser les changements nécessaires pour réorienter le secteur vers un nouveau modèle.

Cette occasion nous est donnée en ce moment-même, car le secteur a été forcé d'interrompre toutes ses activités, et il s'apprête à redémarrer dans les prochains mois. Il est donc essentiel d'inventer de nouvelles manières d'accueillir les croisières dans les villes portuaires, d'une manière plus durable, en tirant des leçons de la crise actuelle. Nous devons aussi mettre en œuvre ces changements pour lesquels nous avons toujours rechigné, en ne les considérant pas comme suffisamment importants pour « ralentir le moteur ».



*Un terminal de croisière à Tanger. Les navires sont toujours cloués à quai à l'heure où nous écrivons ces lignes.*

### **Le retour des croisières d'avant n'aura peut-être pas lieu**

Nous avons vu, au début de cet article, que le besoin de renouvellement du secteur existait déjà avant la crise du Covid-19. Aujourd'hui, si la priorité est de lutter contre la propagation du virus à bord des navires et en ville, nous ne devons pas nous arrêter de réfléchir aux solutions innovantes pour rendre le secteur plus durable et plus vivable pour les habitants des villes portuaires.

La réflexion sur le waterfront pourrait par exemple revenir en force, en promouvant la mixité des fonctions dans les terminaux passagers, où les services aux croisiéristes (commerces, cafés, restaurants, etc.) pourraient être aussi destinés aux habitants. Ces mesures sont autant de solutions pour faire face aux enjeux sociétaux posés par la crise du secteur croisière.

### **Viser plus loin que la pandémie : que la croisière collabore avec les territoires**

La première étape de ce processus exigeant consiste à renforcer la coopération sur les procédures sanitaires et sur la lutte contre le Covid-19, afin de réussir à créer des standards internationaux (des normes applicables dans tous les pays), ce qui faciliterait la reprise des activités pour les compagnies de croisières. Mais pour atteindre une véritable efficacité, il faut viser plus loin de la pandémie. La communication, souvent absente ces derniers mois, sera essentielle pour la collaboration entre les acteurs, mais aussi en tant qu'outil de mobilisation de toutes les parties-prenantes. C'est un enjeu majeur pour inciter les clients à revenir, mais aussi pour recueillir le consentement des citoyens. Comme cela a été affirmé à maints reprises, la question n'est pas de savoir si « on veut ou on ne veut pas des croisières », mais plutôt de faire en sorte que les croisières collaborent avec le territoire et promeuvent un tourisme plus respectueux de l'environnement, des villes portuaires d'escale et de leurs habitants.

# CROISIÈRES ET VILLES PORTUAIRES: COMMENT DESSINER L'AVENIR APRÈS LA RUPTURE DU COVID-19?



*Beatriz Tovar de la Fé  
(Professeure d'économie appliquée, Université de Las Palmas de Gran Canaria, Espagne)*



*Pedro Marín Cots  
(Chef OMAU, Ville de Málaga, Espagne)*



*Pino Musolino  
(Commissaire spécial et président par intérim, Mer Adriatique du Nord Autorité Portuaire, Italie)*



*Marcelo Peyregne  
(Directeur général, Port de Buenos Aires, Argentine)*

Dans ce webinaire en espagnol, les intervenants tirent les conclusions de cet arrêt forcé d'activité et expliquent comment ils envisagent l'avenir du secteur pour les années à venir.

## Ressources additionnelles:

- Presentation of AIVP in the Cartagena Cruise Dialogue
- AIVP DOC(k) - Cruises, between dream and reality
- Article by Dr. Pedro Marín Cots

REGARDER LA REDIFFUSION

# CROISIÈRES ET VILLES PORTUAIRES, PRÊTES À RENTRER



*Francesca Morucci  
(Bureau de la promotion  
et des relations  
publiques de la  
North Tyrrhenian Sea  
PortNetwork Authority)*



*Carlos Mondaca  
(Vice-président de  
l'AIVP, responsable des  
affaires publiques du  
port de San Antonio au  
Chili et président de la  
Corporación de Puertos  
del Cono Sur)*



*Jamil Ouazzani  
(Directeur Marketing et  
Intelligence Stratégique  
de la Société de Gestion  
Portuaire de la Ville de  
Tanger)*



*Laurence Bouchardie,  
(Responsable du  
Département Marketing  
- Responsable Croisière  
Bordeaux - Port de  
Bordeaux Atlantique)*

Webinaire en français sur les conséquences de l'arrêt de l'activité de croisière sur la relation ville-port et les perspectives d'avenir.

## **RESSOURCES ADDITIONNELLES:**

### PORT OF BORDEAUX:

- Cruise ship Charter

### NORTH TYRRHENIAN PORT NETWORK AUTHORITY:

- General Guidelines for Preventing the Spreading of Covid-19 in the Port -Commercial Sector

### **Piombino, Portoferraio, Rio and Cavo port**

- Prevention protection plan
- Rules for passengers

**REGARDER LA REDIFFUSION**

# BEYROUTH: VERS UNE MOBILISATION CITOYENNE POUR PLUS DE SÉCURITÉ DANS LES VILLES PORTUAIRES?

OLIVIER LEMAIRE



Olivier LEMAIRE Directeur général de l'AIVP

*Devant les images impressionnantes des ravages produits sur le port de Beyrouth mais aussi sur l'ensemble de l'aire urbaine, les citoyens des villes portuaires sont inquiets. Une mobilisation sur ces sujets se développera dans les jours et mois qui viennent. Pourtant, la sécurité industrielle dans les ports à travers le monde fait l'objet d'une réflexion et de mesures depuis plusieurs années. Par Olivier Lemaire, directeur général de l'AIVP (\*), le réseau mondial des villes portuaires.*

Après le drame qui s'est joué dans la soirée du 4 août sur le port de Beyrouth et sans vouloir préjuger des conclusions de l'enquête qui vient tout juste de commencer, on soupçonne déjà des problèmes, pourtant bien connus, de gestion dans l'entreposage de 2750 tonnes de nitrate d'ammonium, produit chimique hautement explosif dans certaines conditions.

De multiples commentaires dans la presse internationale affirment aujourd'hui que nombre de ports dans le monde sont des «Beyrouth» en puissance. Devant les images impressionnantes des ravages produits non seulement sur le port mais sur l'ensemble de l'aire urbaine et qui ont fait le tour de la planète, les citoyens des villes portuaires sont bien évidemment inquiets. Déjà en 2015, après le terrible incendie qui avait ravagé le port de Tianjin (Chine) et ses conséquences en termes de pollution chimique lourde sur toute la ville sur fond de négligence et de corruption, associations citoyennes, élus, organisations internationales avaient interpellé les autorités portuaires et l'ensemble des acteurs de la filière sur ces questions de sécurité. Il est certain que, de nouveau, une mobilisation sur ces sujets se développera dans les jours et mois qui viennent.

## **PORTS URBAINS ET RISQUES INDUSTRIELS**

Avec l'accroissement spectaculaire des échanges internationaux depuis un demi-siècle de globalisation, le transport et le stockage des matières dangereuses parfois au cœur d'agglomérations denses s'est naturellement développé en proportion et le risque d'accident grave a suivi. Pour prévenir de telles catastrophes, les autorités portuaires ont établi depuis longtemps des procédures de gestion et de suivi du risque industriel qui sont partout extrêmement rigoureuses. Un accident reste rarissime et son origine, comme vraisemblablement à Beyrouth, est la plupart du temps multifactorielle. Le risque zéro n'existe pas et les habitants des villes portuaires sont régulièrement invités à se rappeler qu'ils vivent eux aussi à proximité de sites industriels sensibles avec des procédures à respecter. En France, depuis 2003, les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) associant tous les acteurs concernés et la population se multiplient dans les zones urbano-portuaires de Dunkerque à La Réunion... Une réglementation spécifique au transport des marchandises dangereuses dans les ports se développe depuis plus d'une dizaine d'années en lien avec les multiples conventions internationales (ISPS, SOLAS...). Toute la question est de savoir dans quelle mesure ces multiples couches réglementaires internationales et nationales sont effectivement appliquées sur le terrain.

## **FAIRE LA VILLE AVEC LE PORT, UNE AFFAIRE DE CONCERTATION ET DE NÉGOCIATION FACE AUX RISQUES**

La question prend une importance considérable dès lors que la plupart des villes portuaires souhaitent se rapprocher de leur port dans le cadre d'opérations de transformation urbaines des waterfronts avec « vue sur le port ». Un port, ce sont des centaines d'hectares abritant des activités industrielles à risque, mais ce sont aussi chaque jour des camions, des trains et des navires, certes nécessaires au transport des marchandises dangereuses, mais qui passent parfois à proximité des habitations, des écoles, des musées, des centres commerciaux ou des terminaux de croisières et de leurs navires géants. En Europe, pour maîtriser le risque industriel, les grands ports pétrochimiques tels Anvers, Marseille, Barcelone, le Havre ou Rotterdam se sont dotés de documents très précis pour la gestion de leurs territoires. On ne peut dès lors blâmer les responsables portuaires de s'opposer souvent avec vigueur aux aspirations des élus et des citoyens qui, dans leur souci légitime de vouloir « faire la ville avec le port », peuvent méconnaître ou sous-estimer les risques d'accidents industriels inhérents à l'activité portuaire.

Tout est affaire d'explication et de négociation. Un projet urbain ambitieux pour la collectivité peut nécessiter le déplacement de certaines activités portuaires à risque majeur comme par exemple à Séville où la délocalisation de stockage d'hydrocarbure était un préalable à la réalisation d'une zone récréative près d'un bassin portuaire. La question du risque industriel est naturellement réglée lorsque comme à Helsinki, le port industriel a été délocalisé à 40 kilomètres de la ville n'y laissant que les fonctions pour la croisière, mais les opérations de ce

type, extrêmement coûteuses, sont rares. Un développement portuaire stratégique peut, à l'inverse, supposer de limiter fortement le développement urbain comme à Moorburg dans la zone d'expansion du port d'Hambourg avec les tensions inévitables que cela a suscité, mais dans le cadre d'une concertation citoyenne.

Comme pour tout type d'activité industrielle liée aujourd'hui étroitement à notre mode vie et que nous acceptons collectivement, la gestion du risque en milieu urbano-portuaire est à l'évidence une donnée stratégique de premier plan à prendre en compte pour les concepteurs du « faire la ville avec le port ». Les inquiétudes des habitants des villes portuaires qui ne manqueront pas d'être légitimement relayées dans les jours à venir demandent des réponses des autorités locales qui devront faire preuve de la plus totale transparence. On ne peut que tendre vers le risque zéro accident, mais la vigilance citoyenne se doit d'être encouragée par les autorités portuaires elles-mêmes dans le cadre de procédures ou d'outils de concertation locale (tels les Port Center). Lorsque le citoyen devient partenaire et non seulement spectateur de la dynamique ville-port, l'ensemble de la communauté ville-port est gagnante et bien des drames pourraient être ainsi évités!

## VILLES PORTUAIRES: ANTICIPER LES RISQUES?



*Charlotte Goujon  
(Vice-président,  
en charge de la  
santé et de la  
santé et sécurité  
industrielles,  
Métropole Rouen  
Normandie, France)*



*Christian Char  
(Vice-président du  
port de Beyrouth,  
Liban)*



*Eric Pourtain  
(Directeur  
Adjoint, Chef du  
Pôle Risques  
Technologiques,  
CYPRES, France)*



*Gaëtan Siew  
(Envoyé spécial,  
ONU Habitat)*



*Bruno Delsalle  
(Directeur Adjoint  
de l'AIVP)*

### Webinaire en français.

De l'incendie de l'année dernière à Rouen aux événements de Beyrouth et de Maurice, les terribles accidents survenus récemment ont réveillé l'opposition du public aux ports et aux industries dont ils dépendent. Les quatre conférenciers de notre webinaire ont souligné les faiblesses dans la façon dont nous gérons les risques. Il est essentiel que nous les examinions et posions les bonnes questions.

[REGARDER LA REDIFFUSION](#)

TEL: +33(0) 235 427 884 | FAX: + 33(0) 235 422 194  
AIVP@AIVP.ORG

**WWW.AIVP.ORG**

