

DEVPORT

Port et /ou ville portuaire

Andrei FERARU, Arnaud HOLLARD, Caroline ROZENHOLC

Avant propos

Depuis une vingtaine d'années, à lire la presse et les études académiques, à suivre l'engouement des acteurs économiques et les foules enivrées de défilés de vieux voiliers nous vivons de toute évidence un nouvel âge d'or des villes portuaires. Cela dit, qu'exprime cette tendance et que recouvre exactement ce terme ? Pour répondre à ces deux questions, nous proposons dans cet article une analyse sous l'angle des articulations spatiales des deux termes du binôme : la ville et le port. Cette analyse est étayée à la fois par une importante littérature scientifique, des exemples tirés de plusieurs villes portuaires européennes et de deux recherches-actions conduites respectivement dans le cadre d'un programme ANR¹ et d'un concours remporté par l'agence Paris.U architectes. Nous tenterons ainsi de mettre au jour les intérêts de chacune des parties, dans ses relations avec les autres et, à travers ce jeu d'acteurs, de revenir sur cette convergence si surprenante de tous les acteurs pour la configuration ancestrale, mais toujours renouvelée, de la ville portuaire.

1. Un regard sur le monde des villes portuaires

La typologie mondiale des relations ville-port proposée par C. Ducruet (2008) et les conclusions qu'en tire l'auteur peuvent être analysées dans leur double questionnement, d'un côté méthodologique de l'autre identitaire². La démarche de l'étude procède d'une construction rigoureuse axée sur trois concepts opérationnels : *la centralité*, *la nodalité* et *la réticularité* de l'équipement portuaire. Centrée sur l'équipement portuaire, l'étude n'interroge pas directement les relations, si complexes entre les ports et *leurs* villes. Elle les éclaire néanmoins vivement.

De l'analyse des 330 ports qui regroupent à eux seuls la quasi-totalité du trafic conteneurisé mondial, se dégage à notre sens plusieurs tendances :

Tout d'abord, la dissociation spatiale et fonctionnelle des villes et de (leurs) ports est une tendance universelle.

Cependant, le port (maritime ou fluvial) reste un équipement métropolitain (comme l'aéroport) toujours à proximité du territoire habité.

Face à ce constat, il n'y a pas de consensus académique sur la pertinence de la séparation, plutôt que de l'intégration du port à la ville : il faudrait donc pouvoir mesurer leur interdépendance, mais les outils manquent.

Un bilan théorique s'impose alors, difficile à mener notamment parce qu'il n'existe pas de définition univoque de la ville portuaire. En somme, *ville et /ou port ?*, à la lumière de la production académique actuelle, la question reste ouverte.

¹ ANR TerrHab « De l'habitabilité à la territorialité (et retour) : à propos de péri-urbanités, d'individus et de collectifs en interaction » (coordonnée par M. Vanier, Université Joseph Fourier de Grenoble).

² DUCRUET C. (2008) « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, document 417.

Dans ce contexte, les études de cas et les analyses comparatives monocritères restent indispensables.

Elles permettent d'élaborer une méthodologie par gradients de fonctions urbaines assujetties aux fonctions portuaires articulées aux autres fonctions de transport : au fond un modèle réductionniste d'une ville *hub* sur une base portuaire.

Ainsi, aux concepts de *centralité* (taille urbaine) et de *nodalité* (volume de trafic portuaire), l'auteur rajoute celui de *réticularité* (ou *intermediacy*) pour mesurer l'intégration de la place portuaire dans les réseaux internationaux.

Enfin, la relation de ces trois caractéristiques essentielles d'une ville portuaire est encore mal analysée, tout comme les jeux d'acteurs locaux et internationaux, jeux dans lesquels brillent les compagnies maritimes et « dont les ports sont devenus des pions »⁴. Au fond, cette approche devrait représenter une entrée *objective* pour hiérarchiser la performance portuaire et, partant, pour analyser les relations avec leurs villes. Mais l'exercice est beaucoup trop complexe et l'outil analytique demande encore à être affiné. Si l'analyse donne en effet une image compréhensible des performances portuaires, elle reste muette sur le rôle de la ville dans ces performances, bénéfiques ou nuisibles.

Nous pouvons en tirer les conclusions intermédiaires suivantes :

La centralité est confirmée de manière empirique. Elle est indispensable pour les grands hubs conteneurisés : c'est un moteur de développement de l'activité portuaire (comme destination de biens de consommation) mais c'est aussi une entrave à l'efficacité de l'équipement portuaire qui doit se réorganiser et s'éloigner de la ville dense. La relation efficacité portuaire / densité urbaine n'est pas une fonction établie et maîtrisée, mais reste intuitive et empirique ; d'où l'incapacité d'analyser le glissement spatial des installations portuaires à l'écart des villes et la tension prévisible entre l'avantage économique portuaire et la contrainte spatiale urbaine.

Le lien centralité / nodalité par la réticularité du port est confirmé, selon son insertion dans les grands réseaux mondiaux (Maersk, Neptune Orient Lines, etc.) sur un échantillon qui représente 50% de la population « littorale » et 94% du trafic conteneurisé mondial.

Enfin, analysées à travers ces trois concepts, les villes portuaires européennes semblent former une catégorie assez homogène et unique parmi les ports du monde. Ce sont les seules villes portuaires d'une certaine taille combinant réticularité maritime / accessibilité terre–mer / spécialisation logistique, tout en restant des portes d'entrée / sortie et non pas les principaux consommateurs des marchandises flottées. Elles sont intimement articulées aux régions d'arrière pays, très peuplées, à la fois destinations et origines des marchandises flottées.

On peut donc se demander si cette spécialité fonctionnelle européenne a des conséquences spatiales spécifiques ? Ces villes portuaires fabriquent-elles des figures urbaines particulières ? C'est ce que nous tenterons de montrer.

2. Les villes portuaires européennes, une famille spatiale à part ?

Il y a trois particularités des villes portuaires européennes qui nous paraissent compter dans leur développement spatial. D'abord *une longue et riche histoire associée à la*

⁴ Citant B. Slack (1993).

*géographie fluviale en plus de l'ancrage maritime*⁵. Etablies dans les estuaires des fleuves majeurs, et s'avancant sur des dizaines de kilomètres à l'intérieur des terres, elles articulent ainsi la visibilité internationale de la façade maritime à l'intensité des activités et des échanges dans l'arrière pays qu'elles ont contribué à développer au cours des siècles.

Ensuite *la polyvalence*. Ce ne sont pas des terminaux économiques spécialisés mais des équipements complexes, avec des compétences multiples et variant selon les opportunités. Il s'agit de terminaux toutes marchandises, mais aussi voyageurs, de chantiers de construction et de réparations, d'un tissu productif souvent très important et parfois de bases militaires.

Enfin, *les articulations port / ville* ont toujours été très *soutenues et bénéfiques* aux deux parties. Les activités civiles renforcent l'efficacité et le prestige des ports, entretiennent l'innovation technique et le développement des savoirs et savoir-faire : universités, banques et métiers de l'ingénierie technique, financière et réglementaire, de l'astronomie et de la cartographie..

Ces trois conditions sont remplies presque exclusivement par les villes européennes. Les exceptions extra-européenne sont d'anciens ports coloniaux qui, sous certaines conditions, ont reproduit les archétypes européens. Questionnons plus en détail cette spécificité portuaire européenne.

3. Enquête européenne

Partant de ces conclusions, nous avons questionné plusieurs villes portuaires européennes sous l'angle morphologique des articulations entre les équipements portuaires et les tissus civils. Il s'agit de cas particuliers marqués par l'histoire et la géographie, plus que de cas génériques. Si elles présentent toutes les trois caractéristiques admises comme « européennes », elles les déclinent de manières tellement diverses et contextuelles qu'il paraît impossible de formaliser des *règles* et de *modèles* récurrents⁶.

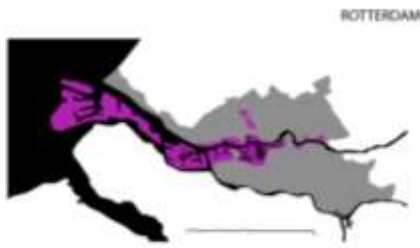
3.1 Etude de cas

3.1.1 Rotterdam

Premier port européen en termes de trafic de marchandises, 4^e port mondial, le port de Rotterdam est une illustration exemplaire du processus d'articulation ville / port qui a conduit, au cours du dernier siècle, au glissement vers l'Ouest des zones portuaires et industrialo-portuaires. Ce glissement a, d'une part, libéré de vastes emprises (que la ville s'est empressée de reconquérir) et, d'autre part, permis la création de *hubs* et d'avant-ports fluvio-maritimes plus performants et moins nuisibles pour les zones

⁵ BRAUDEL F. et DUBY G. (1986) (dir.) : *La Méditerranée, les hommes et l'héritage*, Flammarion ; SASSEN S. (2006) *Territory, Authority, Rights. From Medieval to Global Assemblages*, Princeton University Press; MEYER H. (1999) *City and Port. Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York, Rotterdam*, International Books, Utrecht.

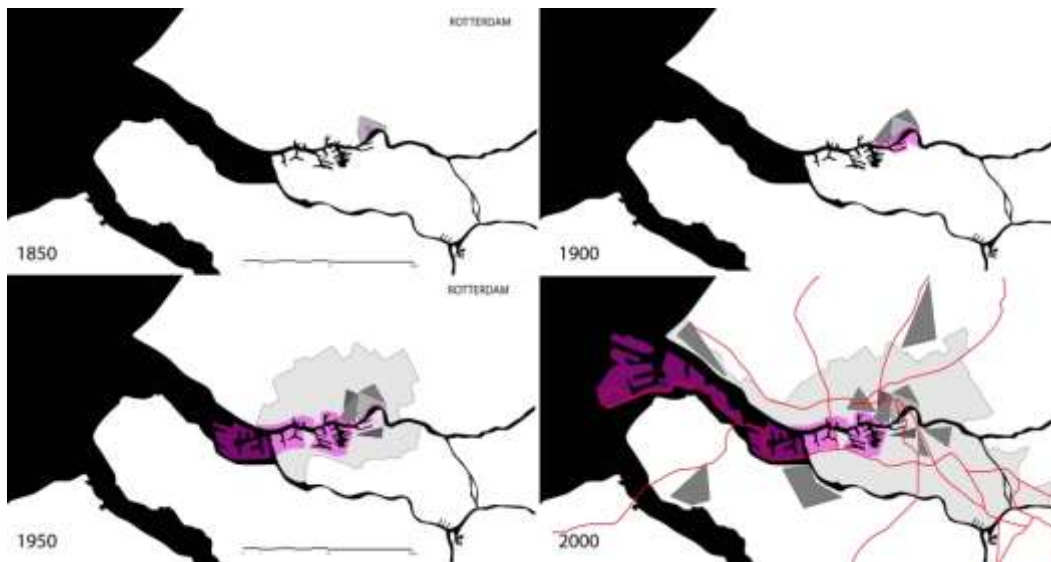
⁶ Dans le sens de CHOAY F.(1980) : *La règle et le modèle*, Paris, Editions du Seuil.



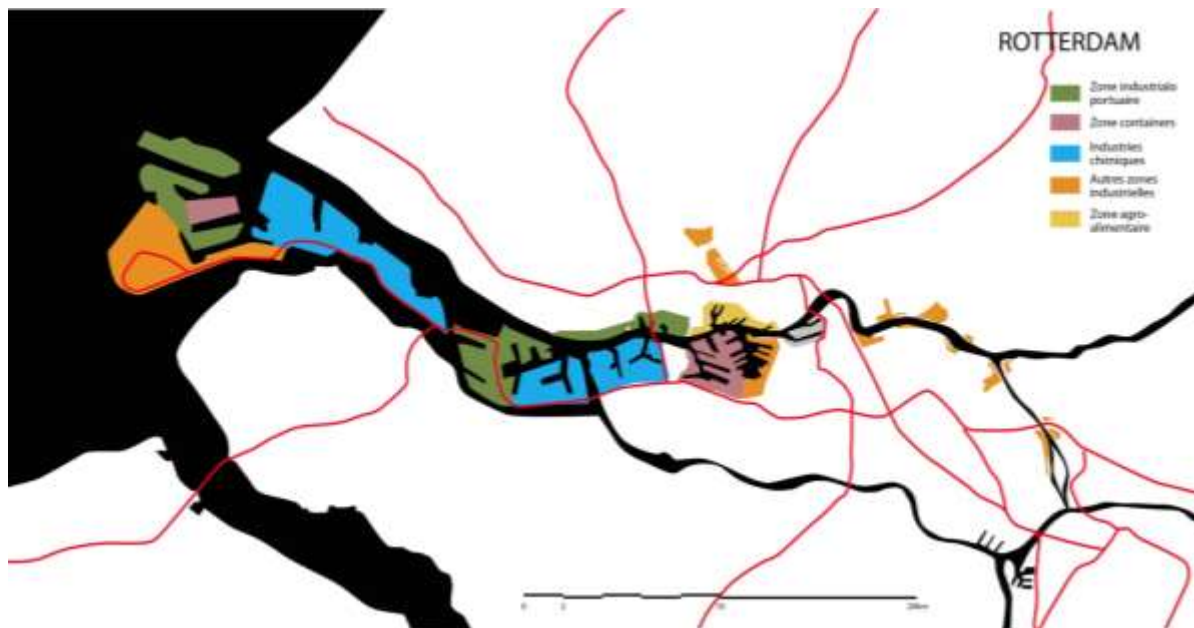
habitées. De par sa taille et son histoire, Rotterdam est l'archétype de l'évolution du port moderne européen, qu'il s'agisse de Londres, de Hambourg ou de Stockholm, mais aussi des ports « européens » que sont également New York, San Francisco-Oakland ou Baltimore. Cette évolution peut être

synthétisée en 5 phases.

Première phase, jusqu'au XIX^e siècle : la ville est le cocon du port fluviomaritime. Deuxième phase : au début du XX^e, la ville s'étale mais le port s'agrandit encore plus vite, avec ses activités logistiques et industrielles connexes. Il occupe toute la façade fluviale. Troisième phase : pendant les années d'après-guerre, le port commence à se délocaliser **en direction l'embouchure maritime du Rhin** et concède les anciennes berges à la ville qui s'y développe. Les années 1980 et 1990 verront ensuite la reconquête urbaine des friches. Quatrième phase : durant les années 1980, le port émietté reprend timidement pied dans la ville pour des raisons économiques. Cinquième phase : aujourd'hui, le port s'affirme comme un acteur urbain à part entière, pour des raisons écologiques mais aussi fonctionnelles et d'animation culturelle.



Evolution du port de Rotterdam. Source AAF, 2014



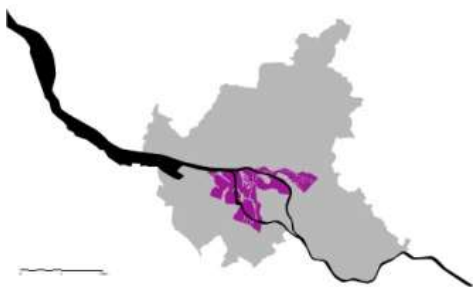
Situation du port de Rotterdam, à la fin des années 1990, Source AAF, 2014

3.1.2 *Londres*



Le port de Londres est aujourd'hui un port secondaire à l'échelle internationale, avec un trafic près de dix fois inférieur à celui de Rotterdam. En revanche, c'est un exemple intéressant d'articulation entre un système portuaire somme toute complexe et développé et une métropole de rang mondial, avec une dissociation assez nette entre port « métropolitain » d'un côté, appartenant au territoire du Grand Londres, et le port « maritime », à l'extérieur de la métropole, un avant port qui cherche à trouver la juste distance entre les contraintes et les moteurs de développement que représente la centralité urbaine. Du point de vue urbain, Londres a été un workshop international de reconquête par le haut des friches portuaires, depuis les années 1960 et les Brutalistes jusqu'au Canary Wharf. Les exploits architecturaux associés à la gentrification libérale font désormais un cas décole.

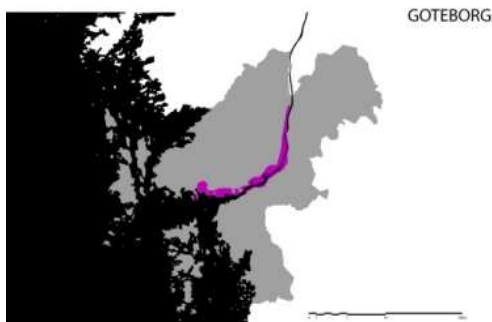
3.1.3 *Hambourg*



Le port de Hambourg, situé à une centaine de kilomètres de l'embouchure de l'Elbe, est le troisième port européen, derrière Rotterdam et Anvers, second pour le trafic de containers. Hambourg constitue la principale porte d'entrée maritime des pays d'Europe de l'Est et, à l'échelle métropolitaine, c'est un cas intéressant pour sa position de vis-à-vis des zones habitées de la ville. Son positionnement est central au

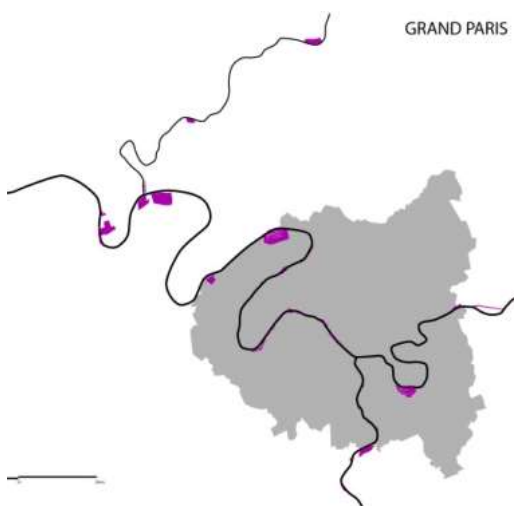
sein du territoire métropolitain et la qualité de ses liaisons intermodales est un de ses principaux points forts⁷. Le port de Hambourg est aujourd'hui l'objet du plus grand projet urbain européen, *Hafencity*, qui témoigne des processus en cours pour rendre le fleuve à la ville, tout en favorisant le développement des activités lui étant liées.

3.1.4 Göteborg



Le port suédois de Göteborg présente une organisation du territoire très intégrée, intimement liée à la topographie du site. Il occupe principalement les berges septentrionales du fleuve Götta älv, à l'embouchure maritime de ce dernier et remonte son lit sur toute la profondeur du territoire métropolitain. La proximité avec les tissus urbains habités est en partie résolue par la situation de la ville en promontoire sur le fleuve. Mais la ville domestique accepte cette coupure car elle s'étend sur la noria de petites îles de l'embouchure du fleuve. Chaque habitant a sa petite maison de vacance et son bateau, ou un proche parent les a, c'est la tradition et la culture qui le veulent, ce qui fait que la ville a des empathies forestières et maritimes et non pas fluviales. L'embouchure est industrielle, impressionnante par son étendue et ses équipements, de fait étanche avec des si rares ouvertures... Un compromis spacieux mais apparemment satisfaisant.

3.1.5 Grand Paris / Haropa



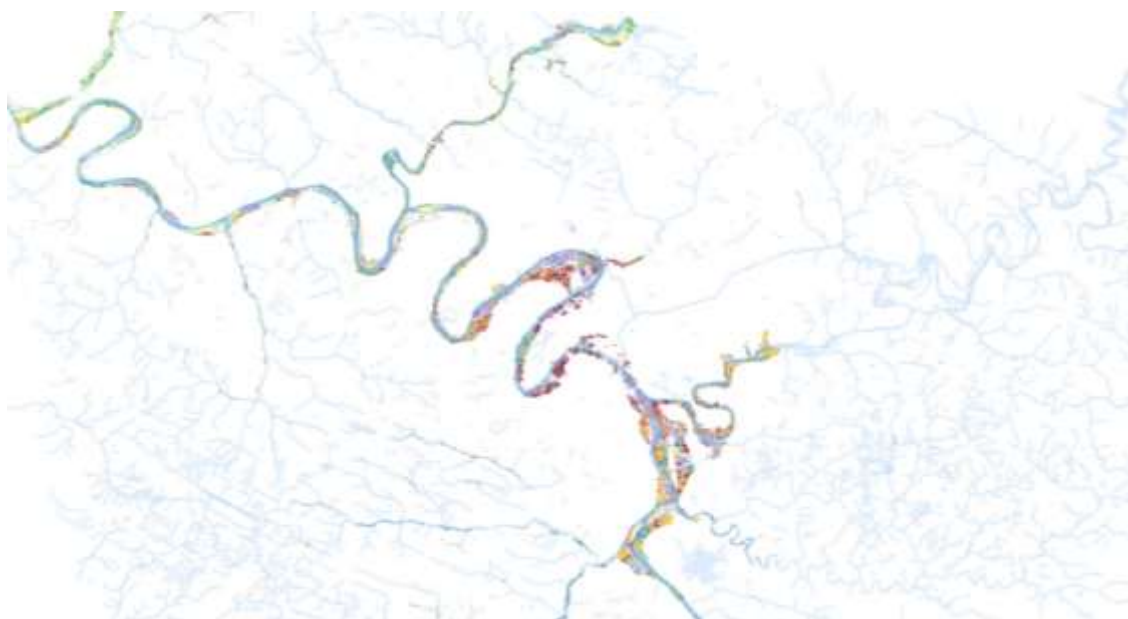
Le projet du Grand Paris et les lois issues du Grenelle de l'environnement ont mis clairement en évidence l'importance de conférer au fleuve et à la connexion maritime de la métropole parisienne un rôle plus important, avec des objectifs chiffrés en termes de report modal à destination du fluvial. Pris isolément, le Port Autonome de Paris ne représente qu'une fraction du trafic des grands ports européens (22 M EVP, contre plus de 450 pour Rotterdam) mais, au vu des perspectives de développement (création du port Seine Métropole à Achères, création du canal Seine Nord, création d'HAROPA regroupant les ports fluviaux de Paris et Rouen, jusqu'au port maritime du Havre), il participera d'un nouvel ensemble portuaire multipolaire européen, à l'échelle de la métropole parisienne.

Que conclure de l'analyse morphologique de ces cinq cas ? A notre sens, deux conclusions s'imposent : une configuration émettée en réseau et une interaction apaisée avec la ville mais qui reste forte et stimulante.

⁷ WEINACHTER M. (2007) « Hambourg, métropole portuaire internationale », *Regards sur l'économie allemande* [En ligne], 81 | document 2, URL : <http://rea.revues.org/654>.

3.2 Une morphologie portuaire *en réseau local* le long des sillons fluviaux

Si la polyvalence et l'apport réel et symbolique des activités de la ville au port sont évidentes, quoique partout différentes, ce qui frappe du point de vue morphologique c'est l'émiettement de l'équipement portuaire dans une multitude de microstructures spécialisées et branchées sur des infrastructures de transport *secondaires*. Cet émiettement relève d'un dispositif très complexe et, au fond, très performant qui permet d'avancer profondément en arrière-pays, de s'approcher des origines et/ou des destinations des flux flottés et de multiplier ainsi à la fois la surface efficace et les branchements sur les infrastructures.



L'occupation des zones inondables du Grand Paris montre l'attractivité des territoires de bord de fleuve ainsi que la diversité de leur occupation à l'échelle métropolitaine. Source : AAF, 2013.

Ainsi, les différents cas étudiés témoignent de la mise en place d'un réel *système en réseau local* qui s'assume tôt ou tard en tant que tel et la constitution d'HAROPA est un bon exemple de l'affirmation de cette nouvelle réalité. C'est pourquoi il faut placer le terme « local » à une échelle qui soit au moins métropolitaine, si ce n'est continentale. Dans l'exemple portuaire francilien, si la moitié des marchandises flottées, consommées et produites par l'agglomération francilienne, ont comme porte maritime le système *Le Havre / Rouen*, l'autre moitié est acheminée depuis la nébuleuse flamande *Rotterdam / Anvers*. Le système métropolitain francilien, dans sa configuration actuelle, prend tout son sens en s'articulant avec la Randstad hollandaise, voire avec le Greater London. Sous cet angle, l'ensemble de ces trois métropoles forme une figure méga-politaine à l'échelle mondiale, de 35 millions d'habitants : une tête de pont dans les deux sens du commerce flotté international et l'objet d'un commerce flotté très intense.

Dans ce contexte, la réalité quotidienne et banale des villes-ports est particulièrement intéressante. Là, ce n'est pas le système mégapolitain qui prime mais bien chacun des sous-systèmes portuaires locaux. Il y a trois de ces sous-systèmes, plus ou moins indépendants, présentant des avant-ports maritimes de grande capacité et qui s'enfoncent loin dans l'arrière-pays, selon une succession de ports fluvio-maritimes

et/ou fluviaux spécialisés, bien intégrés dans les tissus économiques et résidentiels locaux.

3.3 Un voisinage apaisé

Cette morphologie de l'équipement portuaire sous la forme d'un *réseau intimement inséré* dans la chair économique et domestique de l'agglomération permet de délayer l'impact des structures portuaires et des infrastructures de transport, de limiter les nuisances et de pacifier ainsi les relations ville-port. Là où il reste imposant, de par sa taille, il est «doublé» par des dispositifs domestiques de loisirs concentrés sur certaines darses historiques, comme à Rotterdam, où à l'extérieur de l'emprise urbaine, comme à Göteborg, sur les îles du *Cattégat* qui rendent aux habitants la façade maritime que les aménagements portuaires du *Göta älv* ont oblitérée. Le port, ainsi restructuré et fragmenté, ne bloque plus l'accès des riverains au fleuve et perturbe beaucoup moins, de par ses nuisances, l'habitabilité domestique. Plus encore il participe d'une concertation de bon voisinage (concernant les horaires d'activité, les nuisances sonores et visuelles, le trafic raisonné, etc.) ce qui le rend plus acceptable. Le port redevient, dans cette configuration, un morceau spécialisé de la ville, un «évènement banalisé» et apprivoisé, sujet de possibles mises en scène, promenades scénarisées, voire d'évènements exceptionnels (St Louis, La Rochelle, Dunkerque comme exemples).

4. Les jeux d'acteurs

La manière dont se font et évoluent les villes portuaires est une histoire très complexe et sans régularités suffisantes pour amorcer une théorie crédible. On ne peut cependant s'empêcher de penser qu'il y a dans cette grande diversité des lignes de force et des *lignes de fuite* (dans le sens de Deleuze et Guattari⁸) une certaine récurrence des tensions et des attentes des acteurs en présence et de leurs ambitions dans la durée. Nous tentons dans cette quatrième partie de les identifier en analysant des cas concrets, de petites tailles et relativement simples, pour faciliter l'analyse. Il s'agit de deux exemples tirés de notre expérience pour éclairer les jeux d'acteurs dans la conception des nouveaux ports.

4.1 Pîtres–Le Manoir–Alizay

Dans ce lieu, situé à une quinzaine de kilomètres en amont de Rouen, le long de la Seine nous⁹ sommes les Maîtres d'œuvre d'un port fluvial sur la Seine, un projet dont l'histoire s'est jouée en cinq actes qui permettent de mettre au jour les jeux d'acteurs dans la gestion des relations ville / nouveau port.

Le cahier de charges

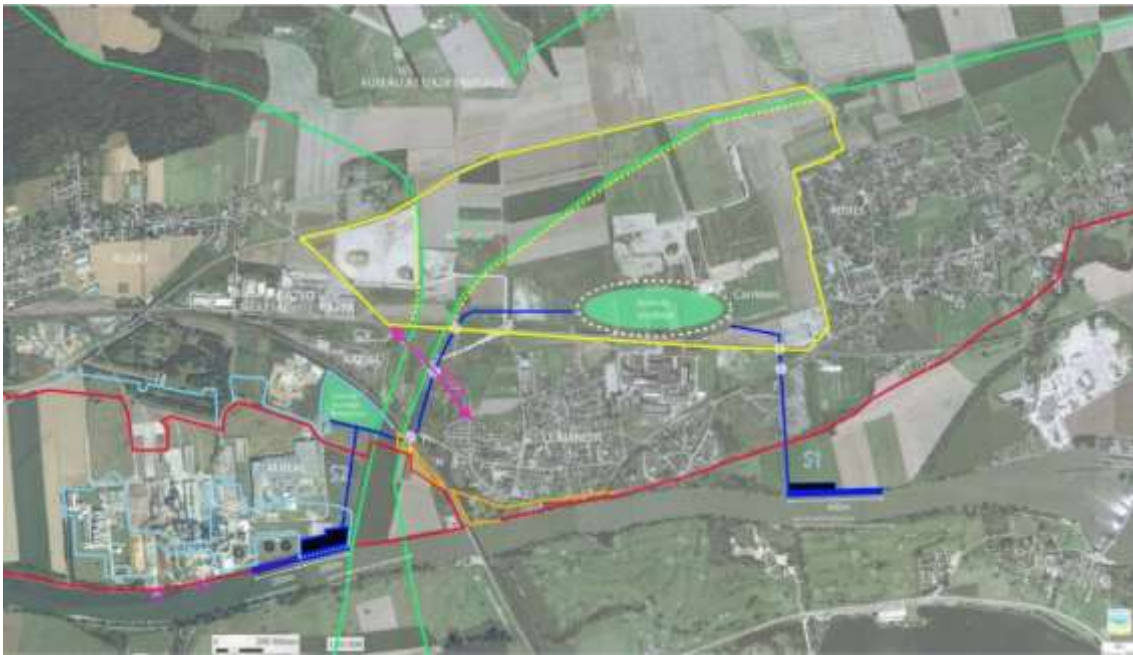
2008. Nous gagnons un concours pour la préfiguration d'une plateforme fluviale d'une vingtaine d'hectares associée, en *quasi* contiguïté à une zone d'activités de 280 ha.

⁸ DELEUZE G., GUATTARI F. (1980), *Mille Plateaux*, Paris, Les éditions de Minuit

⁹ AAF architecture urbanisme mandataire avec SOGETI Ingénierie, TERRITOIRES Paysagistes, TETRA, DHI, AREA, CETB–SOLEN

Les différents scénarios

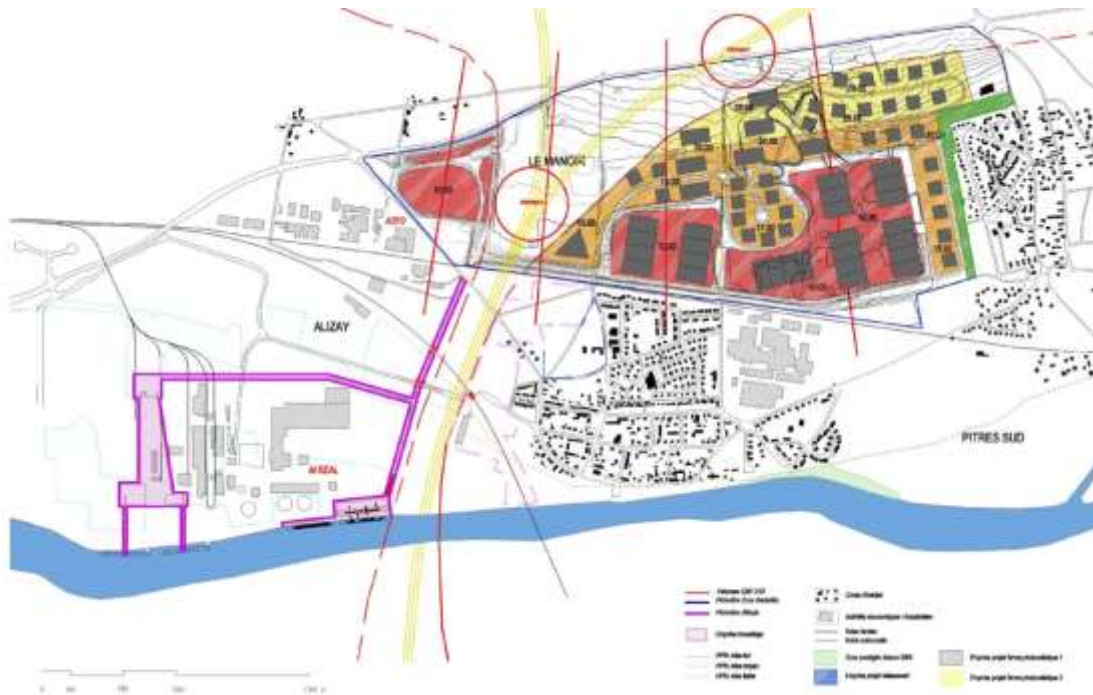
Dans ce Comité de pilotage, l'équipe de Maîtrise d'œuvre annonce donc et détaille la non-faisabilité du scénario de base et ouvre d'autres pistes possibles, dont une évidente : placer l'emprise portuaire sur une (petite) partie du site d'une grande emprise papetière toute proche en difficulté économique. Mais ce qui apparaît comme une évidence intellectuelle et spatiale relève de deux obstacles : d'un côté elle déplace le site d'étude hors du périmètre administratif de compétence du commanditaire et de l'autre elle appelle à résoudre des relations historiquement tendues entre les élus locaux.



Les deux scénarios de connexion de la zone d'activités à la plateforme portuaire (en bleu) : à droite le schéma initial, à gauche le schéma alternatif, sur le terrain de l'usine MREAL. Source AAF 2011

Le surprenant accord

A l'issue de la présentation, l'évidence de la proposition met d'accord, de façon tout à fait surprenante, la centaine d'acteurs présents. Le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure est le premier séduit. D'autres renchérissent sur l'importance de l'expertise et sur l'échelle de pertinence d'un tel équipement. Le sous-préfet et les élus de tous bords dont des Maires des communes voisines, jadis opposés sur tout, tombent d'accord sur tout. S'en suit un long silence d'une année.



La poursuite des études autour du site M REAL. Source : AAF 2012.

Sous le bon conseil du Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Conseil Général de l'Eure prend conscience de l'importance des enjeux économiques et sociaux d'un tel projet. Il se pose alors comme acteur décisionnel dans la suite de la faillite de la papeterie et la vente du site dans un jeu macroéconomique mondialisé. 330 emplois directs sont détruits (environ 500 emplois si l'on considère les emplois indirects), dans une région lourdement frappée par la désindustrialisation depuis deux décennies. L'intérêt du projet, aux yeux de la Chambre de Commerce est justement de permettre de *réindustrialiser* la zone. Mais il n'y a pas de reprise contractuelle simple et il s'agit d'une vraie mission de politique économique, longue et complexe qui s'amorce en pleine passe électorale des municipales de 2008¹¹. Conclusion : le Conseil général se pose garant de la vente des deux filières du site, papetière et énergétique (chaudière aux déchets de bois) et rachète en nom propre une dizaine d'hectares pour l'équipement portuaire. Le marché se fait au mois de janvier 2013 et le site portuaire est acquis.

L'ancien propriétaire M REAL avait envisagé sérieusement la filière fluviale pour une partie de ses propres transports entrants et sortants. Il comptait récupérer le vieux papier de La Défense et de la City, ses clients de référence, et d'en fournir du vierge. C'était une initiative modeste, locale et privée, sans relation aucune avec les ports établis de la Seine.

Mais à cette initiative ce sont associés les carriers locaux, qui imaginaient des transporteurs pour charger les barges amarrées aux autres ducs d'Albe «disponibles». Et la nouvelle activité énergétique à base bois du site papetier suggère des avantages fluviaux... bref, toute une activité portuaire de vrac s'esquisse ainsi, hors toute planification centralisée, avant-même que l'équipement portuaire soit légitimé.

¹¹ Le propriétaire finlandais M REAL a une vision macroéconomique du développement de son activité. Pour le département qui est depuis longtemps un partenaire économique de la filière, les conditions de vente sont proches de l'illégalité, ce qui légitime son intervention. A la fin, l'acheteur, Double A, sera un papetier thaïlandais, ce qui renforce le côté mondialisé de cet exemple.

Cette expérience nous apprend deux choses essentielles.

D'une part, que la proposition «experte» la plus honnête peut être entendue, à condition qu'elle tienne compte *explicitement* des attentes de tous les acteurs «en présence» dans un sens très large, y compris au-delà de la pertinence contractuelle locale et même si elle engage d'autres niveaux de compétences. Il y a une sorte d'évidence qui emporte l'adhésion, peu importe au fond que les différents acteurs aient eu, en premier lieu, des exigences diverses et contradictoires. Se forme alors un réseau homogène d'engagements qui relie les différents acteurs autour d'un projet qui n'est pas «un moindre mal» mais, au contraire, une «opportunité à ne pas rater». Cette communauté, animée par des raisons complexes et objectivement contraires, se rassemble autour d'un projet qui paraît satisfaire la majorité des attentes de la majorité des acteurs concernés. En somme, c'est le «projet» qui convainc et rallie, voire *soude* ensemble les acteurs locaux, dans une stratégie vue par tous comme *gagnant-gagnant*.

D'autre part, que l'équipement portuaire local développe des activités qui répondent à des «besoins» locaux, déjà identifiés mais aussi révélés uniquement par l'existence de l'outil. C'est le côté «viral» du port fluvial, terme ambigu mais à prendre dans le bon sens, celui de «provoquer» le tissu économique local et le faire exprimer ses attentes et ses envies. Qui deviendront peut-être des «besoins».

4.2 Achères

Le projet Paris-Seine-Métropole (PSM), situé dans la «plaine» d'Achères dans les Yvelines, est un cas très intéressant qui permet d'étudier les relations ville-port en amont, c'est-à-dire pendant la conception même de l'équipement portuaire. Le nouveau port d'Achères PSM est situé à la confluence de la Seine et de l'Oise. Projeté sur 420 ha¹³ (pour une ville qui en fait 940 ha), il sera le premier port ex-æquo en région parisienne, par sa taille, avec Gennevilliers. La ville d'Achères, moins de 20 000 habitants intégrés dans le continuum métropolitain, a toujours entretenu avec la Seine des relations difficiles. Elle s'en est toujours protégée, pour s'accrocher, physiquement et plus encore symboliquement, à la forêt de Saint Germain. La «plaine» d'environ 900 ha est le versant bas inondable qui a été pendant plus d'un siècle un des deux lieux d'épandage des eaux usées de la ville de Paris (avec Pierrelaye au Nord). Dans la continuité de cette histoire entre Paris et Achères, la moitié de la plaine est aujourd'hui occupée par la deuxième plus grande station de traitement d'eaux usées au monde (après celle de Chicago).¹⁴

¹³ Le projet a été revu à la baisse puisque la proposition initiale d'A. Grumbach était de 1000 ha.

¹⁴ le SIAAP Seine aval – le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'aire métropolitaine parisienne – classée Seveso seuil haut.

La directive européenne 96/82/CE, dite directive Seveso, impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. La directive a été officialisée en 1982 puis modifiée par deux fois (en 1996 et 2003).

Sur l'autre moitié vont se creuser les darses du nouveau port.

4.2.1 *Le port Achères Seine Métropole*

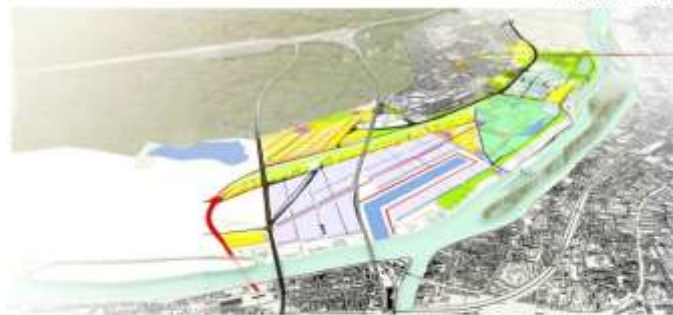
Le nouveau port est un non seulement un équipement métropolitain pour l'agglomération parisienne mais européen de par sa taille et ses ambitions continentales. Il participe évidemment du système de la Seine aval mais aussi du système flamand jusqu'à Anvers et Rotterdam. Il est un nœud fluviomaritime majeur en arrière pays... *euro péen ? oui, plus que français*, et on a du mal aujourd'hui à apprécier la logique des flux qui s'y développeront.



Le projet du port a été conçu par Antoine Grumbach (AG & associés) et répond d'abord aux multiples contraintes techniques et fonctionnelles fluviales et terrestres du site. Le projet développe aussi une thématique d'insertion dans le site assez fine, notamment pour sa partie Ouest, dans les relations physiques et visuelles avec la ville existante et à venir. Un schéma d'articulation ville-port-infrastructures-paysage est esquissé, sans que ce schéma soit contractuel et opposable. Plutôt un gage de bonnes intentions de la part des Ports de Paris.

4.2.2 *La réaction de la ville : les 3 projets*

La ville a du mal à réagir et elle le fait de manière plutôt ambitieuse. Trois projets déclinent l'interface port ville sur la base du projet Grumbach voire questionnent celui-ci sous l'angle spatial.



Mais les trois réponses déclinent des solutions attendues, avec des bandes interstitielles d'activités / commerce / loisirs. Non pas inappropriées mais banales... AUC propose un grand équipement en interface, un stade, ce qui est recevable au vu des nuisances, des stationnements, etc.

Mais qu'est ce que ces propositions nous apprennent-elles sur l'interaction ville / port ? pas grande chose... le port développe ses propres infrastructures et la ville se protège de ces multiples nuisances. Les dispositifs sont simples voire simplistes, dont deux évidentes : *la distance* et *la bande interstitielle*.

La première est une solution dangereuse à terme, cette protection physique reste toujours fragile...

La deuxième nous paraît plus ambitieuse car elle permet d'affronter ouvertement l'agent nuisible. C'est la solution désormais récurrente, l'«écran habité» qui offre des m² plus accessibles car situés dans des zones de nuisances (maîtrisées, certes, mais nuisances quand-même) mais

A

analyse comparative des projets Castro-Denisoff, AUC et Marniquet. Source: Laboratoire ACS, ENSA Paris Malaquais, 2012, AAF 2012

aussi des espaces de loisirs et activités ludiques à forte valeur ajoutée.

4.2.3 La réaction des Ports de Paris

Le silence des Ports de Paris à cette contre-attaque est très lourd... mais sa posture est parfaitement compréhensible. Le port se fabrique dans la longue durée, selon un schéma technique et spatial soutenu par un modèle économique arrêté depuis longtemps (pour

simplifier, le commerce des granulats paie l'excavation des douves; que demander de mieux ?). Les enjeux sont métropolitains mais dans l'imbricatio politique et réglementaire actuel, la ville d'Achères est trop faible devant la grosse machine Ports de Paris. Et il n'y a pas de porteur plus puissant et légitime pour la représenter, comme il devrait être, l'intercommunalité est quasi-absente... Du coup, il n'y a pas de projet urbain prospectif clair et ambitieux, ni d'analyse critique du projet portuaire pour lever des critiques pertinentes dans les concertations publiques. Ni attirer l'attention sur des articulations sensibles...

Dans ces conditions le port suit sa démarche et l'Etat la sienne sur le sujet des infrastructures, sans trop se poser, ni l'un ni l'autre, des questions de voisinage avec les tissus habités existants et/ou à venir, en dehors bien sûr du minimum réglementaire (enquêtes, concertations, études d'impact, etc.). Mais ça reste assez formel, tant les différences de poids et motivations sont énormes. Ça sera à la ville, le moment venu, de réagir et de définir son projet en fonction d'un port et des infrastructures de plus en plus avancés. De se soumettre aux contraintes de celui-ci et de le provoquer, éventuellement, sur les problématiques polémiques.

4.3 Une méthodologie ?

Oui, il y a là les germes d'une méthodologie transversale qui associe les démarches techniques et économiques aux sociales et écologiques.

Et qui convoque une gouvernance partagée des multiples acteurs quant aux enjeux, ambitions et risques, au phasage et au partage des retombées envisagées.

Une démarche plus concertée et transparente en amont entre les acteurs concernés devrait poser les bases d'un tel projet partagé, comme dans l'exemple Pîtres-Le Manoir-Alizay. Mais dans ce cas, les acteurs étaient plus équilibrés et attentifs, pour des raisons politiques, aux réactions des uns et des autres. Et le nouveau projet construit explicitement comme un scénario *win-win*.

Dans le cas d'Achères le jeu d'acteurs est par trop déséquilibré, les enjeux portuaires trop importants et la réaction civile trop faible, désorganisée, de fait inaudible... C'est très dommage car la thématique de l'interface port / ville se posait-là à sa juste échelle et très en amont. Une occasion ratée, mais qui éclaire *par défaut* les règles d'un jeu complexe et étalé dans la longue durée, qui aurait dû se développer dans la transparence et avec l'apport de tous les acteurs concernés. Ça sera au projet du port de répondre, d'une manière unilatérale, aux attentes de la ville (pas ou pas encore ou mal exprimées) et plus largement aux contraintes contextuelles paysagères et écologiques pour construire un «projet» qualitatif d'articulation ville / port / infrastructures.

5. Conclusions

A la question de morphologie urbaine que nous avons posée sur les relations ville-port dans le contexte européen, notre étude permet d'apporter trois réponses, en partie seulement présumées au début de l'étude.

La première, la personnalité spécifique des ports européens se trouve confirmée, avec une configuration *émiettée en réseau* à trois volets.

D'abord une façade maritime constituée le plus souvent par un avant-port de grande capacité et de grande efficacité, un *hub* clairement identifié dans les réseaux mondiaux.

Ensuite, *un collier de petits ports spécialisés*, disséminés sur les sillons fluviaux qui s'enfoncent aussi loin que possible dans les tissus denses de l'arrière-pays. Ils sont plus contraints que l'avant-port (en terme de surface, horaires, nuisances) mais en revanche mieux branchés sur des infrastructures secondaires mais très réticulés. *A city is not a tree* disait à juste titre Christopher Alexander¹⁶, le port en réseau ne l'est certainement pas non plus, même s'il présente une sorte d'architecture pyramidale et un fonctionnement souvent en subsidiarité. *Mais au fond non, c'est un leurre*. Car cette structure particulière développe des relations complexes non seulement entre les terminaux maritimes, fluviomaritimes et fluviaux mais aussi avec les complexes tissus économiques locaux et lointains, les administrations municipales, les habitants...

Le troisième volet de cette configuration est constitué d'une *noria d'activités économiques et d'acteurs civils* plus ou moins liée à l'activité portuaire proprement dite: zones d'activités et logistiques, d'entretien et réparation de matériel, de construction, entretien et sécurité des sites, etc. Dans les «vides» des entrelacs économiques s'ouvrent des façades fluviales et maritimes civiles dédiées aux loisirs et aménités banales ou exceptionnelles, aux commerces et à la restauration, à la promenade et aux activités et aux équipements de loisirs sportifs et culturels... Et puis il y a l'habitat, avec ses contraintes et ses exigences. Qui gagne en qualité, prestige et prix plus il s'approche du front fluvial.

La deuxième réponse, cette construction émettée *participe d'une meilleure intégration de l'équipement portuaire comme ensemble fonctionnel dans les tissus habités denses*. On a vu les intérêts mutuels du fluvial sous l'angle écologique (transport de grands volumes moins polluant que le routier : l'évacuation des gravats et des déchets urbains, l'apport de granulés et du béton, l'approvisionnement des grandes surfaces, etc.). De plus et pour les mêmes raisons écologiques, l'émiettement développe des nouveaux transits transversaux, locaux, contextuels et opportunistes qui renforcent d'une manière collatérale les activités «portuaires» du système dans son ensemble (l'exemple du circuit du papier recyclé / vierge imaginé par M REAL de la Défense à la City de Londres étudié sur deux vieux *ducs d'Albe* à Pîtres–Le Manoir–Alizay !).

D'un autre côté, cet émiettement permet (d'essayer) de limiter les nuisances et de pacifier les relations avec les tissus civils, domestiques et /ou festifs, culturels, sportifs, de loisirs. Sous la contrainte idéologique de l'écologie, le fluviomaritime devient une ligne de force essentielle des mobilités logistiques métropolitaines, à l'affût de tout nouveau marché (les péniches du VEL'HIB à Paris fournissent un bon exemple). Et sous cette même contrainte il s'expose comme amical, *friendly*.

La troisième réponse, et la plus importante peut-être, *le «port» redevient une composante spatiale identitaire et assumée de la «ville durable»*, flexible et réactive, de cette ville pérenne qui a toujours été portuaire, on commençait à l'oublier. C'est une tendance manifeste d'abord pour des raisons écologiques basiques, nous l'avons vu, mais ensuite dans une approche de réappropriation économique et citoyenne de la ville et de son hinterland (*the sustainable city*, concept plus large et plus ambitieux que l'écologie proprement dite, ramenée le plus souvent à l'économie énergétique et à la

¹⁶ Christopher Alexander 1965 : Part One, *Architectural Forum*, Vol 122, No 1, April 1965, pp 58-62, et Part Two: Vol 122, No 2, May 1965, pp 58-62; also Christopher Alexander, 1977, with S. Ishikawa, M. Silverstein, M. Jacobson, I. Fiksdahl-King and S. Ange: *A Pattern Language : Towns, Buildings, Construction*, OUP USA

limitation des nuisances). Et enfin dans une démarche urbaine morphologique, d'une ville qui essaie de fuir la monotonie de la surdensité et qui trouve dans son voisinage fluvial un allié de taille.

Le contexte fluviomaritime offre d'infinies ouvertures spatiales à la ville dense, il y a qu'à visiter Rotterdam et Londres, Bordeaux et Nantes et Le Havre, bon exemple, qui montre ce que la ville hérite de l'ancien port: *l'espace*. Le Havre (comme Dunkerque et Amsterdam) respire sur les anciennes darses, des voisinages qui restent forcément éloignés et les vues dégagées. C'est superbe et impossible ailleurs.

Et puis ces contextes convoquent un « évènementiel » à leur dimension, du plus ou moins banalisé (la promenade) ou la noria d'activités qui redeviennent qualitatives et valorisantes : la réparation de bâtiments prestigieux (dans les deux sens, immobilier (docks, silos, etc.) et maritimes, l'activité pédagogique sur des sujets aquatiques, la pêche quotidienne et le marché qui s'ensuit, la visite des bâtiments au quai, etc. Et puis du vrai exceptionnel, (le défilé de l'Armada des voiliers historiques).

Enfin l'invention des habitacles flottants des plus simples aux plus délirants, des plus modestes aux équipements les plus démesurés,¹⁷ qui investissent progressivement les plans d'eaux pour créer des vrais architectures légères et mouvantes, jusqu'à des nouvelles villes signés Tange et Kurokawa dans les années 70 et dans la génération d'après Koolhaas, Ambasz, Foster et Piano et puis Winy Maas (Almere flottante) et puis... c'est une source inépuisable de création, parfois récupérée par les « créateurs de ces nouveaux mondes *off-shore*»¹⁸ mais aussi restés ouverts et innovants, dans l'excellence technique mais aussi dans la charmante banalité de la reproduction des villes depuis toujours flottées.

C'est une échelle particulière (le plus souvent hors d'échelle urbaine banale, justement), des métiers qui font rêver, une échappatoire réelle ou symbolique du quotidien... tout à la fois, probablement. Le portuaire n'est pas qu'une activité économique parmi d'autres, c'est un monde à part dans la métropole, avec ses histoires et ses codes. Le tissu portuaire qui irrigue l'arrière-pays comme il l'a toujours fait en Europe, charrie ce rêve évasionniste jusqu'aux coins les plus reculés du continent. C'est en quoi le « port » est une donnée majeure de la construction identitaire urbaine.

Une indispensable coda méthodologique. La complexité du sujet de l'articulation ville-port se soustrait encore, nous en sommes persuadés, à la modélisation scientifique. Car c'est une thématique d'une évidente complexité à la fois concrète et symbolique, géographique et administrative, sociale et politique.

Dans ces conditions, si d'un côté, l'approche articulée des problématiques techniques et économiques permet de donner une réponse disons-là « opérationnelle » à la « fonction portuaire », de l'autre côté la richesse des jeux d'acteurs que nous avons tenté d'éclaircir marque les limites de l'exercice : à la fois locaux et mondiaux, contextuels et opportunistes, tellement divers et au cas par cas, impossibles à ordonner et encore moins à généraliser.

Les jeux d'acteurs posent explicitement comme *inévitable* la transversalité de la recherche sur la « fonctionnalité portuaire » dans son articulation avec la ville bâtie et habitée, démarche qui convoque certes les sciences techniques et économiques mais

¹⁷ Rem HOOLHAAS, Hans Ulrich OBRIST, 2011 : Project Japan, Metabolism talks..., Taschen GmbH

¹⁸ *Dream Cities* et *Freedom cities* flottantes mais aussi des extensions lucratives de Singapour et de Monaco gérées par les plus performants BET du monde...

aussi les «sociales» dans un sens très large, de la géographie et l’histoire à la sociologie, la psychologie sociale et l’écologie naturelle et sociale.¹⁹

Et puis, devant des sujets qui sont explicitement politiques, les recherches ne peuvent pas ne pas en faire état et l’assumer dans leur posture. Elles doivent analyser les jeux politiques à l’œuvre et s’y positionner afin que le tableau « fonctionnel » de l’équipement portuaire soit réaliste et crédible (les exemples du système portuaire Seine aval d’avant HAROPA et de la marginalisation de Marseille encore aujourd’hui en témoignent).

Enfin, peut-on décemment envisager « l’urbanisme portuaire » comme une *pseudoscience* encadrée par des savoir-faire empiriques, des tables et des règles confortées par l’expérience ? certainement, l’hydraulique en est ainsi faite et l’urbanisme civil aussi. Une *pseudoscience* n’a rien de péjoratif, au contraire : elle est modeste, vivante et réactive, contextuelle et respectueuse de tous les savoirs locaux.

C’est pas mal, efficace, créatif. C’est énorme.

¹⁹ Dans le sens de la très belle recherche de Roger DION 2010 : l’Histoire de la vigne & du vin, *CNRS Editions*, qui montre sans conteste possible que ce n’est ni *seulement* ni même *en premier* la qualité du terroir qui fait les grands vignobles mais la complexité des tissus humains producteurs et consommateurs concernés, les savoirs convoqués et capitalisés, la desserte, la communication... bref une complexe conjoncture de facteurs humains qui bonifie la donne géographique. Pour l’appliquer aux ports, ce n’est donc pas la géographie exceptionnelle mais la société humaine qui crée les ports, qui les entretient et les développe, qui les magnifie et leur donne le sens historique et culturel; *c’est la ville qui fait le port et non l’inverse.*

Abstract

L'équipement portuaire est un dispositif spatial particulièrement complexe, de grandes dimensions, une synthèse contextuelle d'impératifs fonctionnels et de disponibilités foncières. Les relations du port avec « sa » ville sont inévitablement tendues, de par la taille des installations portuaires, des clôtures de douane qu'il impose, des infrastructures routières et ferrées dont il balafre les tissus domestiques et des nuisances qu'il impose.

C'est pourquoi il n'y a nulle part ni de « port idéal » ni d'« heureux mariage » port / ville, mais des arrangements plus ou moins viables, redevables à l'histoire et à la géographie, à l'économie et la politique. Et qui évoluent sans arrêt, en suivant, d'un côté, les avancées technologiques portuaires (taille des bateaux et donc des quais et des dispositifs de déchargement) et de l'autre les modes urbaines. C'est pourquoi les ports historiques sortent de la ville, si et quand ils le peuvent, pour s'installer à proximité, dans des dispositifs plus fonctionnels, tout en laissant à la ville des monstrueuses friches à reconquérir. Un port qui ne peut pas être « ailleurs » mais doit rester proche de son bassin d'emploi... un port à l'ancienne, assujéti à ses dockers plus ou moins syndicalisés.

Ce sont ces « arrangements » spatiaux et temporels que nous voulons questionner, ces « liaisons dangereuses » ville / port, séduisantes ou vénéneuses, indispensables à la santé économique et spatiale des deux partenaires.

«Ville portuaire», mais pourquoi ?

C'est une question essentielle que la contiguïté historique du port avec « sa » ville. Car mises à part les raisons historiques et géographiques, sociales et politiques, peut-on imaginer un port fonctionnel et efficace loin d'une ville ? entièrement automatisé, comme une usine d'automobiles ? branché sur des infrastructures performantes, elles aussi entièrement automatisées ? géré à distance, et du coup de très loin ? Dans l'affirmative à ces questions, le concept même de « ville portuaire » changerait de sens pour se contenter du volet plaisancier.

Contraintes et nuisances

Le port est certes contraignant de par sa taille et ses propres nuisances mais aussi de par les nuisances des infrastructures qu'il impose à la ville ; ses convois sans fin de camions sur des autoroutes, ses trains jour et nuit...

Port/ville mosaïque

Le dispositif du port « dissous » dans la ville est archaïque, c'est pourquoi les ports « autonomes » se regroupent ailleurs, en terres vierges de toute urbanité. Mais ce dispositif est si riche de beautés urbaines, de distances et d'odeurs, d'activités décalées et d'objets incongrus et pourtant familiers...

C'est pourquoi c'est une question que nous nous posons : cet « heureux mariage » ville / port à l'ancienne n'a-t-il pas une nouvelle vie devant lui ? n'est-il pas possible d'envisager des nouveaux dispositifs spatiaux et socioéconomiques pour les rendre viables, à l'aune des nouvelles contraintes écologiques et économiques ?

Une ville portuaire mosaïque comme l'étaient Le Havre, Gênes et Amsterdam, est-elle encore possible ? envisageable ? souhaitable ?

C'est à ces questions que nous voulons nous confronter. Non pas « répondre », ça serait présomptueux, mais apporter notre regard spécifique d'architectes-urbanistes et sociologues et notre double expérience de chercheurs et d'acteurs opérationnels.