

Port Futur

Assises

3^e édition
23 et 24 mai 2013
Marseille

L'essentiel



cetmef

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

www.developpement-durable.gouv.fr

ÉDITO 3

LE PORT DU FUTUR : UNE DÉFINITION 4

ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE 5

Le trafic maritime et les ports français
Pour une transition vers l'économie circulaire
Écouter les besoins des clients des ports

PORT DU FUTUR ET ÉNERGIE 10

L'essor des EMR
Optimiser la consommation, une question de gouvernance

LES PORTS MOTEURS D'UNE COMPÉTITIVITÉ DURABLE 15

Le rôle primordial des armateurs
Le passage au GNL
La logistique durable, un processus global

LES RELATIONS VILLE-PORT, ENTRE ATTIRANCE ET DEFIANCE 18

Valoriser le foncier portuaire
Les relations ville-port





Le contexte portuaire se caractérise par une multiplicité des enjeux, par des contraintes croissantes (concurrence, pression démographique, aspects environnementaux...) et par une multitude d'acteurs.

La démarche «port du futur» a pour but de réfléchir collectivement à l'avenir des ports français et de promouvoir la recherche et l'innovation dans le domaine portuaire.

Cette démarche regroupe plusieurs partenaires au sein d'un comité de pilotage : le Ministère chargé des transports s'appuyant sur son service expert le Cetmef, les Pôles de compétitivité (Pôle Mer Bretagne, Pôle Mer Méditerranée, I-Trans et Novalog), l'Union des Ports de France, l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret, l'Association des Régions de France et le Cluster Maritime Français.

Le travail de ce comité de pilotage trouve chaque année sa concrétisation dans les Assises du port du futur, un forum réunissant acteurs privés, milieux économiques et universitaires (recherche et innovation) pour des journées de travail et d'échange à l'intersection entre différentes disciplines (ingénierie, technique, sociologie, économie, écologie...).

Trois éditions des Assises se sont tenues depuis 2011. La dernière a eu lieu à Marseille les 23 et 24 mai 2013 en collaboration avec les 3^{èmes} Journées méditerranéennes du génie côtier et portuaire de l'AIPCN.

Le présent document synthétise les débats qui se sont tenus lors de cette 3^{ème} édition. J'espère que sa lecture sera enrichissante et saura susciter votre intérêt en attendant l'édition 2014.

Olivier Piet,
directeur du CETMEF, *par intérim*

le port du futur,
une définition



Port de commerce, de pêche ou de plaisance, établi outre-mer ou en métropole, le port du futur se situe, à l'horizon de 2030, à une époque où l'économie mondiale aura fortement évolué avec la maturité des pays aujourd'hui émergents et où l'économie maritime se sera beaucoup développée. Au plan commercial, il sera au service du commerce extérieur, marqué par un meilleur équilibre entre les échanges de produits finis ou semi-finis et les matières premières. Pleinement intégré à la supply-chain internationale, il sera connecté aux grands réseaux nationaux et européens de transports massifiés et offrira des services de transport et de logistique de porte à porte à la pointe des techniques d'échanges de données. Lieu de valeur ajoutée, il organisera la complémentarité des entreprises portuaires pour améliorer la compétitivité, valoriser les innovations, optimiser leur consommation énergétique, gérer globalement les risques et minimiser les impacts environnementaux.

Renouvelant à l'aube du XXI^{ème} siècle le concept de port hanséatique¹, il sera non seulement parfaitement intégré à son environnement local et régional et soucieux d'une relation ville-port optimisée. Mais surtout, grâce à sa mission d'opérateur foncier et d'aménageur dynamique, il jouera un rôle de premier plan dans le développement durable du territoire maritime et littoral auquel il appartient, au travers notamment du potentiel offert par ses industries et ses services, ainsi que par la plaisance et la pêche.

Acteur de l'aménagement du littoral confronté au changement climatique, il adaptera ses propres installations pour les rendre plus résilientes et participera aux mesures propres à garantir la résilience

des territoires face au relèvement du niveau de la mer et à la modification de certains phénomènes climatiques. Il mobilisera pour cela le savoir-faire des entreprises de génie civil, de l'ingénierie et de travaux maritimes, acquis notamment dans le domaine de l'offshore.

Ce port s'intégrera dans une logique de réseau européen de ports adaptés au transport maritime et aux navires du futur. Il jouera pleinement sur sa complémentarité avec les ports voisins de sa façade maritime, appuyant son développement sur l'efficacité de ses terminaux dans un réseau reposant sur des hubs et le feederling. En définitive, le port du futur visera à développer les meilleurs services pour les activités portuaires, maritimes et littorales, dans le respect de l'environnement et plus particulièrement de la biodiversité.

1 - Le modèle hanséatique repose sur la connivence entre les intérêts commerciaux du port et ceux de la ville qui l'abrite. Caractérisé par un fonctionnement en réseau de villes portuaires à une époque où les déplacements se font surtout par l'eau dans des régions européennes où l'État central n'existe pas, ce modèle est peu hiérarchisé. Les centres urbains très spécialisés ont su, de longue date, exploiter les facilités de transport offertes par la voie maritime ou fluviale et favoriser des investissements structurants dans la desserte terrestre des hinterlands. Ce modèle semble toutefois difficile à transposer dans les ports français. Il est cependant possible de s'inspirer de sa flexibilité institutionnelle et de suggérer de déplacer le centre de gravité de l'activité des autorités portuaires françaises. Elles pourraient ainsi passer de la réalisation des grands travaux à l'organisation et aux marchés, mais aussi conjuguer davantage l'aménagement de la zone portuaire avec le développement durable des territoires, y compris sur des aspects sociétaux (R&D et formation professionnelle au service de l'essor de nouvelles filières industrielles portuaires).

éléments
de prospective



«La bataille maritime
se gagnera à terre»

Claude Abraham,
Ingénieur général honoraire
des ponts et chaussées

Le trafic maritime et les ports français

Une approche prospective de l'avenir des ports français ne doit pas se contenter de prolonger indéfiniment les courbes des tendances actuelles.

La croissance mondiale continuera-t-elle à être tirée par les économies émergentes des BRICS (*Brésil, Russie, Inde, Chine, Afrique du Sud*) ? La Chine, en particulier, continuera-t-elle d'être le moteur qu'elle est aujourd'hui ? Un parallèle avec l'évolution de la part du Japon dans l'économie mondiale sur les 40 dernières années permet d'en douter.

Les échanges économiques mondiaux dépendent à près de 90 % du transport maritime. La part des exportations dans

le PIB mondial est en hausse constante pour atteindre près de 30 % aujourd'hui. Même si l'on considère que les 50 % de part du commerce extérieur dans le PIB de l'Allemagne constituent une limite supérieure qu'il est difficile de dépasser, le transport maritime a encore des marges de croissance fortes.

En ce qui concerne le trafic conteneurisé, l'augmentation de la taille des navires et la part croissante des porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP, avec notamment la série Marco Polo de CMA CGM et les navires de la classe Triple-E de Maersk, vont avoir plusieurs conséquences.

D'une part, la concurrence entre les ports va se durcir et leur nombre va se réduire.

D'autre part, les clients importants étant enclins au changement, le risque de discontinuité dans l'activité des ports va augmenter.

Enfin, l'incertitude croissante sur les taux d'affrètement et donc sur la rentabilité des entreprises de transport maritime va rendre ces dernières beaucoup plus exigeantes vis-à-vis des ports et des services qu'ils proposeront.

Le versant terrestre du transport maritime prend ainsi une importance capitale. Les transporteurs se sont orientés

vers une maîtrise totale de la chaîne de transport, lourde de conséquences pour les ports. Ceux-ci seront en effet confrontés à la nécessité du report modal sur le rail et le fluvial sous la pression, notamment, de l'opinion publique. La bataille maritime se gagnera à terre.

Pour une transition vers l'économie circulaire



Les ports ont une carte à jouer dans le domaine de l'économie circulaire.

Également appelée écologie industrielle, elle s'oppose dans ses principes à l'économie linéaire dont le modèle (production, consommation, production de déchets) connaît maintenant des limites dans un contexte d'épuisement des ressources et de renchérissement de l'énergie. Ce concept, développé à partir des années 60 et précisé à la fin des années 80 dans un article de deux ingénieurs de General Motors (*R. Frosch et N. Gallopoulos Strategies for manufacturing in Scientific American n°261, septembre 1989*),

repose sur une analogie entre les écosystèmes naturels et les écosystèmes industriels.

Conciliant performance environnementale et rentabilité des entreprises, elle se propose d'agir sur 4 points.

Tout d'abord privilégier l'utilisation de matières premières issue du recyclage au lieu de matières premières vierges, ensuite mutualiser les moyens et les services entre entreprises pour réaliser des économies, puis partager les infrastructures, et enfin créer des activités intermédiaires d'interface pour mettre ces principes en œuvre.

Les zones industrialo-portuaires présentent des caractéristiques qui en font des lieux idéaux pour la mise en œuvre des principes de l'écologie industrielle. Le nombre et la diversité des entreprises présentes sur ces territoires génèrent en effet de nombreux flux susceptibles d'être exploités et échangés. Les interactions avec la ville et la présence d'axes fluviaux augmentent encore ces possibilités.

Dans un contexte de concurrence accrue, l'écologie industrielle peut donc contribuer à améliorer la compétitivité d'un port et permettre la création d'emplois.

Écouter les besoins des clients des ports

Pour être compétitifs, les ports français doivent prendre en compte les attentes de leurs clients (chargeurs, armateurs...).

Ceux-ci attendent principalement d'un port qu'il soit sans obstacles («seamless»).

Sans obstacles physiques : la manutention demeure un point d'achoppement, notamment en ce qui concerne les transports massifiés (rail et fleuve). Le port de Hambourg est, de ce point de vue, perçu par beaucoup comme un exemple par sa connexion au réseau ferroviaire allemand où le transport de fret est privilégié par rapport au transport de passagers, contrairement à ce qui se passe en France.

Sans obstacles administratifs : dans une chaîne logistique, le plus important n'est pas d'arriver vite, mais d'arriver à l'heure prévue. Les contrôles (douaniers, vétérinaires, phytosanitaires...) indépendants dans chaque port et de durées imprévisibles ont donc des coûts en termes de

rentabilité. Une uniformisation des procédures est donc souhaitable. Le projet pilote européen Blue Belt de l'EMSA (European Maritime Safety Agency) est une avancée dans ce sens.

Sans obstacles informatiques : la France a une certaine avance dans le domaine des systèmes d'informations entre membres de la communauté portuaire (port community systems). Il s'agirait maintenant de faire en sorte que ces systèmes soient communs entre ports et s'ouvrent à leurs clients.

Culturellement, les ports français sont dans une période de transition d'un modèle économique industriel (ce qui explique que des flux importants leur échappent au profit de ports étrangers) à un modèle économique commercial, et donc davantage axé sur la logistique.

Participants Claude Abraham (Ingénieur général honoraire des ponts et chaussées)
Erwan Autret (ADEME)
Nicolas Petit (ADEME)
Denis Choument (Ciments Calcia/AUTF)
Raymond Vidil (Armateurs de France)



port du futur et énergie



«Les territoires portuaires sont des laboratoires pertinents pour la mise en application de l'écologie industrielle»

Nicolas Mat,
chercheur, École des Mines d'Alès

La question énergétique est cruciale pour les ports. Gros consommateurs d'énergie, l'optimisation de leur consommation est un enjeu majeur. Mais ils sont en position de devenir producteurs grâce à l'essor des énergies marines renouvelables (EMR) et d'accueillir sur la zone industrialo-portuaire les filières industrielles liées à ces EMR.

L'essor des EMR

Il ressort d'un récent rapport (*Rapport de la mission d'étude sur les énergies marines renouvelables, mars 2013*) commandé par le gouvernement au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

(CGEDD) et au Conseil Général de l'Économie, de l'Industrie, de l'Énergie et des Technologies (CGIET) qu'il existe un fort potentiel pour les EMR dans les espaces maritimes sous souveraineté française. Différents types d'EMR se trouvent actuellement à différents stades de développement.

Éolien offshore posé : considéré comme une filière mature.

Éolien offshore flottant : 5 technologies prometteuses existent en France, pour une vingtaine dans le Monde : la France a, dans ce domaine, une certaine avance. Des fermes expérimentales devraient être installées d'ici 2 ans. Marseille, en particulier, dispose au large de Fos d'un des meilleurs gisements éoliens flottants d'Europe.

Énergie hydrolienne : proche d'un développement industriel, un appel à projet va être lancé pour l'installation de fermes-pilotes dans les zones côtières les plus propices (Raz Blanchard et Raz Barfleur en Basse Normandie, Passage du Fromveur en Bretagne).

Énergie houlomotrice : le projet EMACOP (Énergies marines,

côtières et portuaires) a identifié 9 sites à fort potentiel pour la production d'énergie houlomotrice (3 en Manche et 6 en Atlantique). Plusieurs technologies concurrentes sont en développement.

L'implantation de cette filière dans les ports supposera que l'on réponde à ses besoins, d'abord en phase d'installation puis en phase d'exploitation/maintenance : moyens de levage appropriés, longueur de quai, zones de stockage, accès, terminaux, centre de R&D, mais aussi nouveaux navires pour le transport et la pose.

Cette implantation devrait entraîner celle d'industries dans les zones portuaires et donc la création d'emplois.



La mer étant un espace déjà très occupé et les EMR étant les dernières arrivées sur ce territoire, une bonne gouvernance et une concertation seront essentielles pour qu'elles trouvent leur place.

Optimiser la consommation, une question de gouvernance

Contrairement à l'Amérique du Nord, où les exemples de mise en application des principes de l'économie circulaire tendent plutôt à la prévention des pollutions, l'Europe y a jusqu'ici plutôt vu un moyen de rationaliser et donc de réduire la consommation d'énergie.

Dans la mise en œuvre de tels projets, la gouvernance est primordiale.

En effet, c'est rarement pour des raisons techniques que l'écologie industrielle n'est pas mise en place, mais bien pour des raisons d'organisation.

Or, les autorités portuaires ne sont plus en mesure de porter seules ce type de projet. Une forme de gouvernance doit être trouvée impliquant à leurs côtés les acteurs industriels, via leurs associations, et les collectivités locales.

L'exemple des ports de l'Europe du Nord, où une vraie communauté portuaire est généralement à l'oeuvre sur ces questions est, de ce point de vue, source d'inspiration.

Pour autant, l'autorité portuaire est sans doute la mieux placée pour avoir un rôle d'initiateur.

Le cas du Grand Port Maritime de Bordeaux est de ce point de vue particulièrement intéressant. Dans le but de relancer l'attractivité du port et d'améliorer son image tout en générant des économies pour les entreprises de sa zone industrialo-portuaire et en créant des emplois à forte valeur ajoutée

(ingénieurs, scientifiques...) le port de Bordeaux a décidé de lancer un projet dénommé PEEPOS (Port à énergie et à économie positive). L'objectif en est d'identifier toutes les synergies industrielles et énergétiques possibles pour rendre les zones d'activités plus attractives et plus compétitives pour ensuite préparer les projets industriels qui en découlent et définir leur financement.

Participants

Philippe Sergent (CETMEF)

Bertrand Michard (CETMEF)

Nicolas Mat (École des Mines d'Alès)

Michel Le Van Kiem (GPM de Bordeaux)



A large industrial port facility, likely a container terminal, featuring prominent blue gantry cranes and stacks of colorful shipping containers (yellow, red, and blue). The scene is captured from a low angle, looking up at the massive steel structures. The sky is clear and blue. The text is overlaid in a white, sans-serif font, centered horizontally and vertically.

les ports, moteurs
d'une compétitivité
durable

«Les ports français doivent devenir des «architectes» de solutions logistiques maritimes et terrestres sur un hinterland projeté à l'échelle européenne»
Stratégie nationale de relance portuaire

Le rôle primordial des armateurs

La concurrence entre ports européens est un phénomène à plusieurs niveaux.

Dans un rayon de 250 km autour des ports, la concurrence n'a lieu qu'entre ports de la même rangée et pour l'acheminement, le camion est roi. Dans un rayon de 500 km, la concurrence est entre rangées et la massification devient souhaitable : c'est une zone d'hinterland contestée entre le nord et le sud. C'est pour cette zone qu'il y a compétition pour gagner des parts de marché. Le sud, pour gagner ces parts de marché, doit miser sur le rail du fait de l'absence de système fluvial. Le gouvernement espagnol, par exemple, a lancé

un plan ferroviaire fret car c'est un enjeu majeur pour les ports de Valence et de Barcelone. Les parts de trafic des ports dépendent également des choix faits par les armateurs. Ceux-ci ont des lignes en provenance d'Asie qui desservent soit la rangée nord, soit la Méditerranée, jamais les deux. C'est une organisation segmentée. Mais les armateurs prennent garde à homogénéiser le transit time entre le nord et le sud afin de ne pas favoriser une façade par rapport à l'autre : un opérateur à Lyon aura ainsi le choix de passer soit par Marseille, soit par Le Havre selon la date ou la destination. C'est l'homogénéité des services au niveau européen qui rend le système flexible et efficace. Ce sont donc les armateurs qui organisent et structurent la concurrence entre les ports des rangées nord et sud.

En théorie, l'augmentation de la taille des navires doit intensifier la concurrence et influencer sur la hiérarchie portuaire (limitation du nombre de ports d'escale et augmentation du feederling, notamment du fait du slow steaming). Dans les faits, les armateurs s'efforcent de corriger cette tendance en s'associant

au sein d'alliances (G6 Alliance, Green Alliance) ou de coopérations par routes maritimes (CMA CGM – Maersk et CMA CGM – MSC) afin d'offrir plus de départs et d'augmenter le nombre de ports d'escale. Du fait de ces alliances et de ces coopérations, ils chargent non seulement dans leurs propres navires mais aussi dans ceux de leurs partenaires dans le but de rentabiliser les navires qu'ils ont acheté en trop grand nombre.



Le rôle des armateurs est essentiel.

Le passage au GNL

La directive soufre (*Directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins*) imposera à partir du 1er janvier 2015 aux navires évoluant en zones Baltique et Manche-Mer du Nord d'utiliser un carburant ne contenant pas plus de 0,1 % de soufre. Certaines solutions ont été envisagées par les armateurs pour s'y conformer, parmi lesquelles l'emploi d'un carburant à basse teneur en soufre, tel que le gasoil marine, ou celui de «scrubbers» (dispositifs de

désulfuration des fumées). Mais les coûts ainsi que diverses difficultés techniques les amènent à développer l'usage du gaz naturel liquéfié (GNL). L'avantage du GNL est qu'il ne contient pas de soufre, car le procédé de liquéfaction élimine celui contenu à l'origine dans le méthane. Les ressources mondiales en gaz sont en outre encore considérables. Son utilisation pose toutefois quelques problèmes puisque tous les navires existants ne peuvent pas être rétrofités pour avoir une propulsion au GNL et que la conversion d'un navire suppose des aménagements assez lourds, parmi lesquels un volume de stockage du carburant deux fois plus important. De plus, la clé de voûte de l'utilisation du GNL est sa mise à disposition dans les ports. Des «stations service GNL» (soit à quai, soit sur barges) devront être mises à disposition et deviendront rapidement un avantage compétitif pour les ports qui s'en doteront. Pour rentabiliser ces investissements, les ports devront envisager d'autres débouchés locaux à ces stations GNL (industries, camions, agriculture, pêche...).

La logistique durable, un processus global

Annoncée en mai 2013 par Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports de la Mer et de la Pêche, la Stratégie nationale de relance portuaire du

gouvernement met notamment l'accent sur la nécessité d'une offre logistique compétitive pour relancer l'activité des ports français. La logistique est un processus global impliquant aussi bien l'industrie que les transports et dont le port n'est qu'un maillon. Dans cette vision systémique des transports, les ports sont concernés au premier chef puisqu'ils devront mettre en place les infrastructures dans une perspective multimodale, offrant des alternatives à la route pour le transport des marchandises. La compétitivité logistique des filières industrielles dépendra de

plusieurs facteurs. La logistique devra tout d'abord être durable et prendre en compte l'ensemble du cycle de vie des produits selon les principes de l'économie circulaire. Par ailleurs, la compétitivité de la supply chain ne repose pas que sur des éléments physiques. La logistique dématérialisée, celle des flux financiers, des flux d'assurance, des flux de données est primordiale, notamment pour ce qui concerne leur traçabilité. Il serait de ce point de vue pertinent de développer une coopération par façade pour éviter de se livrer à une concurrence inutile.

Participants

Claude Gressier (AIPCN)
Romuald Lacoste (CETE de l'Ouest)
Ramon Gomez-Ferrer Boldova (Port de Valence)
Joan Amoros (Fermed)
Rajae El Ayachi (Port de Tanger Méditerranée)
Domenico Gattuso (Université de Reggio Calabre)
François Soulet de Brugière (Société de Recherche de Synergie)
Athanase Riche (CMF)
Christine Leroy (Port de Rouen / HAROPA)
Martial Claudepierre (Bureau Veritas)
Jean-Louis Beauparlant (Romane BL)
Michel Ollier (Pôle Mer PACA)



les relations ville-port



« Les zones portuaires
sont des zones sous
tension car des
intérêts divers y
coexistent. »

Valérie Lavaud-Letilleul,
maître de conférence, Université
Montpellier 3

La Stratégie nationale de relance portuaire a posé la nécessité d'une vraie stratégie industrielle pour les emprises foncières. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports de la Mer et de la Pêche, et Arnaud Montebourg, ministre du Redressement productif, ont confié au CGEDD et au Conseil Général des Mines une mission pour étudier les possibilités de développement d'activités économiques dans les zones portuaires. Ce développement devra prendre en compte la question du foncier.

Valoriser le foncier portuaire

Les zones portuaires sont des zones sous tension car des intérêts

divers y coexistent (portuaires, industriels, environnementaux...) Pendant la période des trente glorieuses, le développement portuaire ne s'est pensé qu'en termes d'expansion. Il était décidé par l'État, de manière non négociée et sans prendre en compte la ville. Les projets pouvaient avancer de manière rapide et aisée. De nos jours, tout projet d'aménagement portuaire se heurte à des oppositions de la part d'habitants, d'usagers ou d'associations de défense de l'environnement. Si l'on ajoute qu'entre temps, le foncier portuaire a acquis de nouvelles valeurs (écologique, sociale...), que les associations environnementales ont gagné en légitimité et que l'État n'est plus en mesure de réaliser seul les investissements nécessaires, on comprend que les projets d'aménagement sont maintenant co-construits et doivent, de fait, intégrer d'autres enjeux que les seuls enjeux portuaires.

Nous sommes donc à l'heure de la planification portuaire. Les projets s'inscrivent dans une échelle temporelle et spatiale plus large qui ne pense plus qu'en seuls termes d'investissements, mais intègre les dimensions territoriales, foncières et environnementales dans une vision stratégique.

Or, si les zones industrialo-portuaires paraissent immenses et semblent donc offrir de vastes possibilités de développement, elles sont en réalité très contraintes. La zone portuaire du Havre couvre plus de 10 000 ha. Si l'on enlève les plans d'eaux, les espaces occupés, les espaces interstitiels inutilisables, les réserves naturelles et les zones déjà réservées pour des projets en cours, il ne reste qu'un peu plus de 1 000 ha disponibles. Sachant que tout projet a besoin d'espace foncier non seulement pour lui-même, mais aussi pour les mesures compensatoires. On peut se demander si un développement portuaire est encore possible dans ces conditions. Les solutions passeront peut-être par une mutualisation des mesures compensatoires en envisageant le projet à une échelle plus vaste, au niveau de l'Axe Seine, par exemple. Il importe en outre que les porteurs de projets prennent en compte les contraintes réglementaires très en amont lors de la conception d'un projet et ne se focalisent plus uniquement sur les aspects techniques. Le regroupement des services au sein des DREAL a permis une simplification des procédures, ce qui devrait faciliter les choses. Enfin, la question de l'admissibilité devient cruciale. Elle est liée à la pédagogie qui y est associée, sur les coûts (infrastructures et services) et sur sa finalité. Il y a en effet un manque de pédagogie sur les finalités économiques

des projets et leurs retombées positives, notamment en termes d'emploi.

Les relations ville-port

La question de l'admissibilité des projets renvoie à l'image des ports auprès des habitants. Cette image est paradoxale. Les habitants des villes portuaires sont fiers de leur port et de la culture qui y est historiquement associée. Mais cette fierté est dans une large mesure coupée de la réalité moderne des ports : les habitants ne peuvent plus depuis longtemps assister au déchargement des bateaux depuis le bord du quai et ils ignorent le plus souvent ce qui se passe dans cet espace extrêmement sécurisé.

Les projets
doivent
s'inscrire
dans une
vision
stratégique
globale de
la ville.



Ce qui suppose de faire travailler ensemble les différents acteurs. L'impossibilité de faire collaborer la municipalité et l'autorité

portuaire de Naples à conduit cette dernière à se doter d'un plan régulateur n'intégrant pas la ville, ce qui compromet grandement son efficacité. D'autres villes portuaires ont opéré des choix drastiques. Le «Plan especial del puerto» de Malaga a marqué le renoncement du port à retrouver une activité industrielle significative en transformant son front de mer en espace public ouvert à la population et en misant sur la croisière. De même, Tunis a fait le choix de déplacer les activités portuaires commerciales loin de la ville pour consacrer le port de La Goulette à la croisière et au tourisme.

À l'inverse, dans ce qui est actuellement la plus grande opération ville-port en Europe Marseille a fait le choix de découper la part de sa zone industrialo-portuaire située dans la ville même en espaces consacrés chacun à une activité (commercial, plaisance, loisir...). Les échanges mondiaux sont de plus en plus prégnants dans les économies nationales. Dans ce contexte, les ports ont un rôle majeur à jouer dans le développement économique et la création d'emplois. Ils doivent le faire avec une acceptabilité sociale et environnementale maximale.

Participants

Olivier Lemaire (AIVP)
Pedro Marin Cots (Ville de Malaga)
Claude Valette (Mairie de Marseille)
Roberta Amirante (Université de Naples)
Maxime Weigert (IPEMED)
Jean-Marc Lacave (MEDDE)
Magali Deveze (GPM de Marseille)
Jean-Pierre Saint-Eloi (DREAL Haute Normandie)
Valérie Lavaud-Letilleul (Université Montpellier 3)
Marie-Fanèlie Rousse (CETMEF)





Retrouvez
les actes des Assises 2013
sur

<http://www.cetmef.developpement-durable.gouv.fr/port-du-futur-r119.html>



Centre d'Études Techniques Maritimes et Fluviales

134, rue de Beauvais - CS60039

60280 - Margny les Compiègne

Tel : 03 44 92 60 00

Fax : 03 44 20 06 75

cetmef@developpement-durable.gouv.fr