



RESTITUTION ATELIER #1 RELATION VILLE-PORT GENES – 16 ET 17 MAI 2019

Dans le cadre de l'animation du Réseau des aménageurs de la Méditerranée, la thématique des réorganisations des fronts d'eau et des relations ville-port est apparue comme extrêmement structurante dans la réflexion des membres du Réseau. En effet, quand les projets d'aménagement urbain ne sont pas intégralement ordonnancés autour de la restructuration de friches urbano-portuaires, ils comportent généralement une façade littorale partagée entre installations industrielles et espaces de vie urbaine (commerces, logements, espaces publics, etc). Il a donc été décidé de porter ce travail en deux étapes :

- un premier atelier traitant de la relation villes-ports en Méditerranée (port urbain-port aménageur-port intelligent), structuré autour de l'expérimentation et le savoir-faire des partenaires afin d'en faire ressortir l'expertise technique et les solutions opérationnelles de requalification du foncier littoral portuaire : c'est ce qui a été réalisé à Gênes les 16 et 17 mai derniers, en lien direct avec le Porto Antico. Cet atelier a également donné au Réseau l'occasion de valoriser l'expertise de nouveaux partenaires, parmi lesquels, des autorités portuaires (Gênes, Marseille, Durrës-Albanie), des réseaux (AIVP, Medports, MedCités), des autorités municipales (Gênes, Saïda-Liban), des entreprises dont Capénergies et Systematica et des chercheurs académiques. Le détail de cet exercice est présenté ci-après ;
- un second atelier, intitulé "*Imbrication Ville - Port : vers une nouvelle urbanité durable*" dans le prolongement du précédent, pour porter un regard plus doctrinal sur les nouveaux espaces urbains créés par les autorités portuaires et locales, que ce soit en termes de diversification économique, de notoriété internationale, de gouvernance partagée et d'impacts concernant l'ouverture du port et son intégration urbaine, innovante et durable. C'est le sujet qui sera traité à Marseille le 11 septembre, en lien avec le GPMM, le réseau Vivapolis, Euroméditerranée, l'AIVP et la DGTIM.



Jusqu'à il y a quelques années, l'espace résiduel entre la ville et le port, souvent matérialisé par une barrière plus ou moins franchissable, constituait une zone floue entre les activités urbaines et les activités maritimes. Il s'agissait parfois d'une zone de coopération, mais plus fréquemment d'une zone de « concurrence », pouvant présenter soit des espaces dégradés soit au contraire une régénération et une croissance dynamique. Depuis, le port est devenu un espace multifonctionnel et polyvalent : c'est à la fois une partie du front de mer et un espace public

urbain, une zone industrielle et un point de connexion multimodal, une zone logistique et de dépôt, un point d'accès et une partie du paysage, une zone de loisirs et une zone commerciale. Acteurs de la refondation territoriale, économique et environnementale, les ports de Méditerranée se débarrassent de plus en plus facilement de leur position fractale et isolée par rapport à la ville et à la mer et se structurent autour d'un processus de « réconciliation » et de reconnexion des territoires.

Les experts réunis au Centro Congressi dei Magazzini del Cotone au Porto Antico de Gênes ont tous confirmé la cohérence croissante dans laquelle s'inscrit à présent la relation entre la ville et le port. Sujet de maintes études et opérations de gouvernance partagées, les ports s'inscrivent maintenant dans une identification conjointe des priorités de la ville et dans la définition de stratégies partagées en lien avec la pertinence des enjeux urbains, dans un cadre qui valorise fréquemment les partenariats publics-privés.

L'atelier a été introduit par le président de l'Autorité portuaire de la Ligurie occidentale, M. **Paolo Emilio Signorini**, l'ambassadeur **Bernard Valero**, directeur général de de l'AViTeM et le directeur général de Porto Antico di Genova SpA, M. **Alberto Cappato**, qui accueillait l'atelier. Les orateurs de cette introduction ont rappelé que compte tenu du fait que la quasi-totalité des principaux ports historiques de la Méditerranée sont très vieux, le sujet de l'intégration du port et de la ville est un sujet crucial. Ce qui a été fait au Porto Antico de Gênes est exemplaire à au moins deux titres : l'échelonnement rationnel des projets en fonction des priorités et des moyens, la capacité à porter des projets aptes à réellement transformer le paysage tout en répondant à ces priorités.

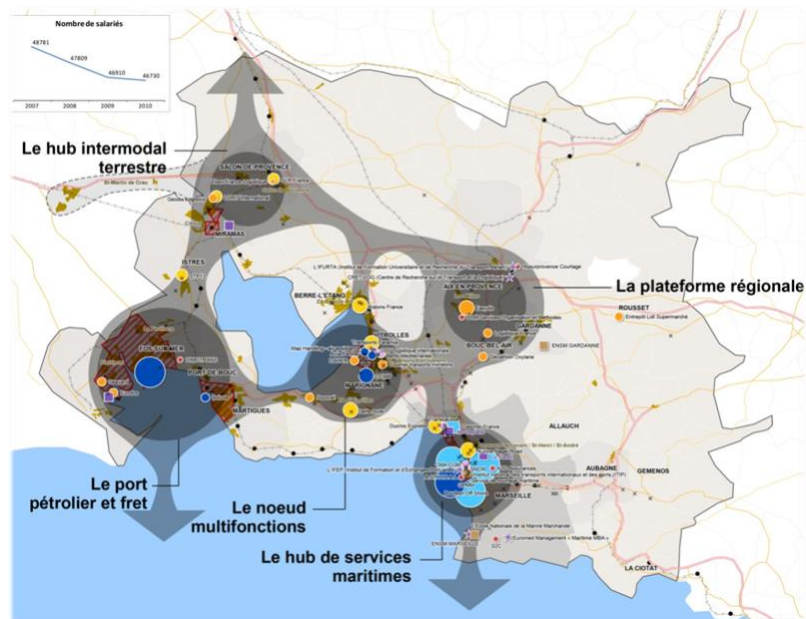
La première session a porté sur les dynamiques territoriales induites par les projets de reconversion portuaire : Marie Baduel d'AViTeM, Konstantia Nikopoulou de MedCités, Redi Kodra de l'Autorité portuaire de Dürres et Mustafa Hijazi de la ville libanaise de Saïda ont présenté et échangé leurs visions sur les impulsions et les ajustements des acteurs engagés dans la grande recomposition des activités et des paysages des villes portuaires. La docteure en architecture de l'Ecole Polytechnique de Gênes, Beatrice Moretti a modéré les débats de cette première session.

Marie Baduel de l'AVITEM a, en premier lieu, posé la nouvelle géographie du paysage maritime en Méditerranée : il se recompose sous la double influence de l'évolution mondiale du transport de marchandises et du rôle considérable que jouent dans cette architecture les nouvelles puissances asiatiques et pacifiques. En découlent d'une part un bouleversement des routes maritimes et des nœuds traditionnels qui s'adaptent en conséquence (Gibraltar, Panama, Suez) et, d'autre part, des processus d'obsolescence ou de revalorisation des ports.

Le nouveau défi porté par les ports méditerranéens consiste donc à devenir acteurs de la refondation territoriale économique et environnementale. Trois impacts immédiats vont remodeler leur action en tant qu'aménageur :

- dans le centre-ville, les ports contraints saisissent l'opportunité de se restructurer vers des activités plus urbaines, ce qui ouvre une nouvelle page de la relation entre les ports méditerranéens et la ville. Si les travaux des années 90 montrent que le port et la ville ont connu une dissociation spatiale marquée, cet antagonisme est dépassé. Les ports se conçoivent aujourd'hui comme des espaces stratégiques d'une ville globale d'échanges internationalisés. Dès lors, ils deviennent acteurs de la mutation urbaine avec la multiplication des grands projets dont un des plus aboutis est le Porto Antico de Gênes, qui a été parmi les premiers ports portés par une vraie volonté de s'ouvrir à la ville. Le port, attracteur urbain, devient un acteur essentiel du territoire urbain ;

- la montée en puissance des activités de transbordement qui va provoquer un desserrement des ports en eaux profondes, souvent éloignés des centres villes et induisant une recomposition urbaine à des échelles plus large que portuaires, notamment à l'échelle métropolitaine ;
- la question des ports durables qui va être récurrente dans tous les contextes, avec un enjeu de transition, d'innovation et d'acceptation sociale.

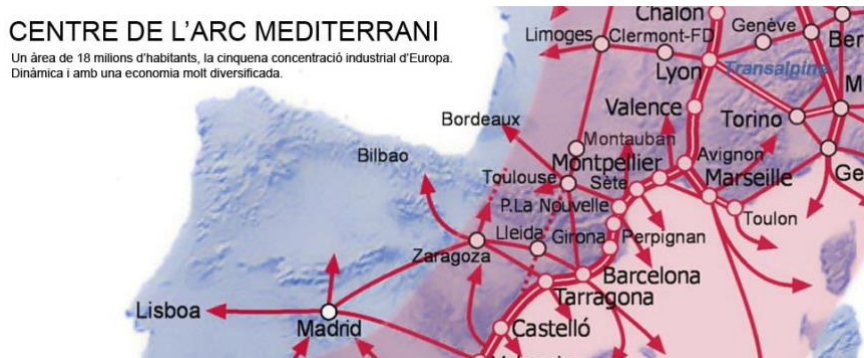


La géographie présentée ensuite par **Konstantia Nikopoulou** de Medcités est moins globale mais non moins précise : elle rappelle comment la relation entre le port et la ville est souvent interrompue par de grandes infrastructures qui coupent l'accès entre les deux espaces. Par exemple à Bizerte, en Tunisie, le pont mobile, principal point d'accès à la ville, s'ouvre trois fois par jour pour laisser passer les bateaux et cette ouverture du pont provoque une congestion sérieuse du trafic, avec des embouteillages importants. Dans la dialectique ville-port, la question des infrastructures et de leurs impacts sur la relation entre les deux espaces doivent donc bien être prises en compte : la réintégration du port à la ville se fera par une nouvelle conception des infrastructures mais aussi à travers un nouveau dialogue entre les acteurs qui participent au développement portuaire.

Après avoir rappelé que Medcités met en réseau plus de 50 communes du Sud et du Nord de la Méditerranée avec de nombreux acteurs notamment de la société civile dans une approche participative, Konstantia Nikopoulou explique que les stratégies de développement de la ville sont un outil pour le leadership des autorités locales et pour une gouvernance démocratique, un outil de développement multi secteurs, complémentaire à d'autres outils, environnementaux et promouvant l'intégration. De ce fait, les autorités portuaires, agences des gouvernements centraux, participent à l'identification des défis communs de la ville.

Concernant la régénération et l'intégration du port dans la ville, l'exemple de Malaga, en Espagne, montre comment la requalification du port a permis d'une part de regagner l'espace public vers la mer et d'autre part de créer une réelle concordance avec les priorités identifiées par la ville concernant notamment la culture et la protection de l'environnement. Parmi toutes les opérations réalisées sur cet espace, l'intégration de zones de loisir permet de connecter le port à la ville sans pour autant négliger les activités économiques qui sont maintenues dans les zones logistiques. En réattribuant des espaces au citoyen, le port de Malaga contribue à la revalorisation de cette zone urbaine, promeut de nouvelles cultures et participe à redonner un nouveau paysage et, plus largement, une nouvelle marque, à cette ville.

La question touristique est également cruciale dans les enjeux ville-port, les ports étant devenus, en raison de l'explosion des croisières, de véritables nœuds de transport de passagers. L'accueil des milliers de touristes (à Barcelone, par exemple) doit être aménagé à travers un plan de mobilité durable, avec des navires à bas niveau de carbone, des transports publics entre la ville et le port et un système de pistes cyclables ouverts à tous, habitants et visiteurs. Cette fonction permet de revaloriser les espaces au bénéfice, notamment, des citoyens, même si apparaissent des problèmes d'acceptation citoyenne face à la sur-fréquentation touristique.



Les défis concernant le traitement du port de façon intégrée sont donc nombreux. En plus des activités économiques industrielles du port, la ville examine de manière globale les retombées de l'activité portuaire : s'y additionnent les activités

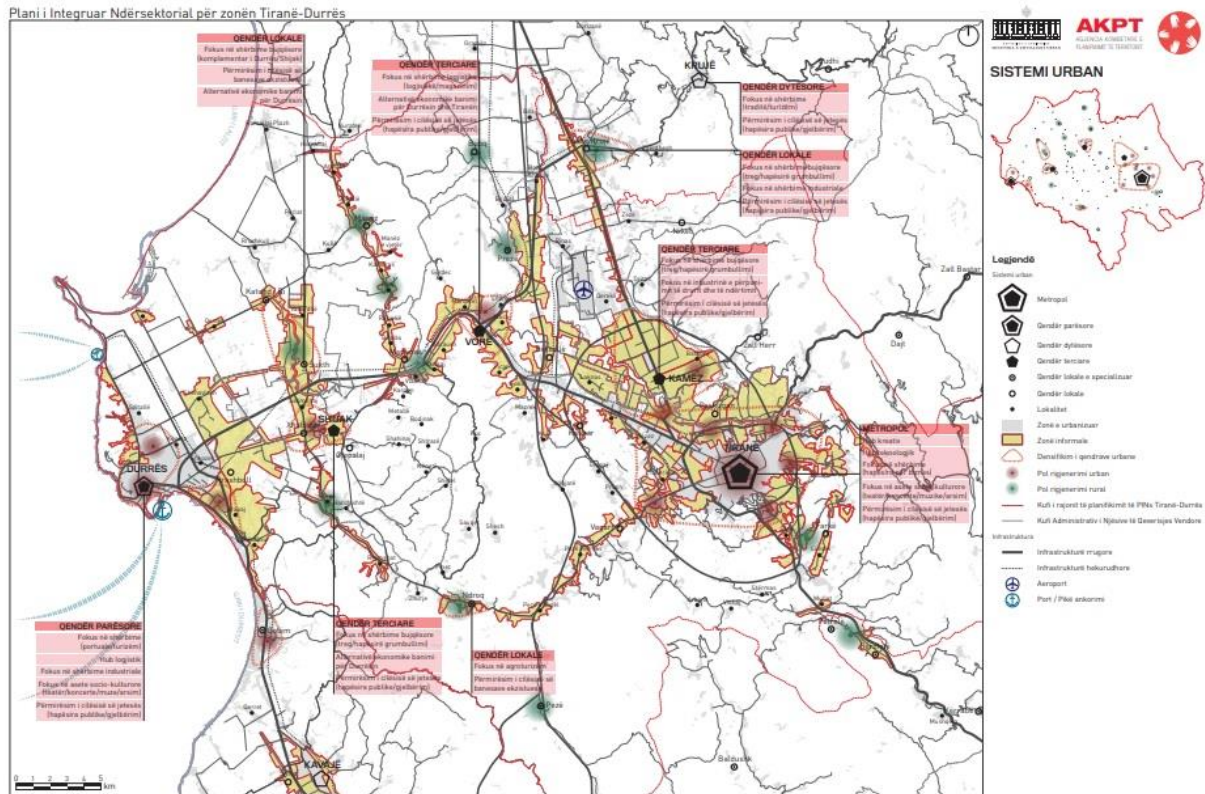
touristiques, commerciales, de loisir et de récréation. Dans le cadre de la réflexion sur son développement stratégique, la ville ne peut plus négliger l'élément multifonctionnel que représente le port. S'y ajoute enfin la contrainte environnementale : or, plusieurs études ont montré que l'activité du port ne cause pas des problèmes à la durabilité de la ville ; si tel devait être le cas, il faudrait bâtir un dialogue sérieux pour que les problèmes environnementaux soient pris en compte.

Puis, **Redi Kodra** de l'autorité portuaire de Durrës, Albanie, présente le corridor Durrës-Tirana, qui a l'avantage d'être parfaitement situé au sein des grands corridors économiques européens. Ce point est essentiel car l'intégration à la communauté européenne représente un réel défi pour l'Albanie depuis trente ans. Le développement économique et la mise à niveau de nombreux équipements et infrastructures représentent un véritable enjeu pour ce pays qui, dans les prochaines années, compte accélérer son développement pour devenir partie intégrante de l'Europe.

En préalable, il faut prendre en compte que les ruptures de régime politique dans les années 90 ont eu un très grand impact sur les zones urbaines : aujourd'hui encore, tous les districts voient leur population baisser, excepté Tirana la capitale qui s'étend de plus en plus (+ 600 000 hab en 15 ans) et Durrës. Le travail de désenclavement du pays s'est effectué grâce au « Corridor VIII » qui relie la mer Adriatique à la mer Noire, via l'Albanie, la Macédoine du nord et la Bulgarie et plusieurs autoroutes (axe port de Durrës-Tirana avec le Kosovo (Pristina) et la Serbie, axe zone industrielle albanaise-frontières nord de la Grèce).

Concernant les équipements et les infrastructures, l'Albanie a cherché à renforcer ses atouts : son aéroport international "MERE TERESA" a ainsi été positionné au centre du plus important des corridors internes du pays (axe Tirana-Durrës) et sur l'axe des centres d'affaires logistiques, ce qui lui confère un emplacement stratégique au centre du pays et a permis de faire progresser le nombre de touristes visitant l'Albanie de 4 à 5 M entre 2015 et 2017. Le pays dispose également de ports maritimes dans quatre grandes villes (volume total de marchandises : 4 MT/an), dont Durrës, le plus grand et le plus important port d'Albanie qui présente une porte d'entrée sur un axe logistique Ouest-Est vers les Balkans.

Ce lien spécifique qui existe entre la métropole de Tirana et le port de Durrës a suscité la création d'une zone économique intitulée « DURANA » afin de penser les aménagements dans ce cadre régional étendu. A terme (objectif 2030), l'Albanie entend atteindre une augmentation de croissance de son PIB de 10% et réduire le chômage de façon significative grâce au développement de 4 territoires d'incubation (dont Tirana et Durrës) et de 4 pôles économiques spécialisés répartis sur l'ensemble du territoire (ameublement, logistique, création et innovation).



Avant les années 90 et durant le régime communiste, de nombreux facteurs qui concourent au développement du pays et à l'initiative individuelle n'existaient pas. Ces grands changements dans le régime ont impacté la vie quotidienne de façon conséquente et il a fallu, depuis cette période, radicalement repenser le rapport albanais au système de production et aux moyens qui y concourent. Vision stratégique et partenariats, aménagements, infrastructures et grands projets sont autant d'outils permettant à l'Albanie de se positionner dans le grand jeu de la globalisation. L'échelle régionale méditerranéenne est un premier pas vers ce nouveau défi.

Pour **Mustafa Hijazi**, de la municipalité de Saida, Liban, la ville date d'au moins 6000 ans et se situe dans le top 10 mondial des villes habitées de façon continue depuis le plus longtemps. Cette ville historique, qui a connu plusieurs civilisations par le passé, possède un patrimoine et un héritage d'une très grande richesse. La relation de la ville au port s'est construite dès l'origine, pendant la période phénicienne avec, notamment, un chantier naval de grande envergure. La période romaine, qui valorisait fortement la relation avec la mer, a conforté cette continuité entre le port et la ville à Saida. En 1837, la ville a été frappée par un violent séisme, qui l'a détruite presque intégralement, ce qui explique que le port actuel de Saida a été fondé au 19ème siècle.

En raison de l'existence de nombreuses infrastructures inappropriées, il y a, à Saida, plusieurs fractures spatiales : entre le port et la vieille ville, entre celle-ci et la ville nouvelle. Ces ruptures se sont produites sans choix concerté, hors de toute vision globale, à la suite notamment de l'expansion considérable de Saida entre 1970 et 2010. Par exemple, aujourd'hui, presque 25% des habitants de la vieille ville sont des pêcheurs et vivent des produits du port, celui-ci restant un élément central de la ville. Or, la vieille ville est déconnectée du port après l'aménagement de la route de la mer qui l'isole de toutes les zones alentour, les connexions spatiales et les points d'entrée étant limités en raison de la présence de murs, de l'état des routes et de la topographie.



Il a donc fallu élaborer une stratégie urbaine globale incluant le port, sur la base d'une vision cohérente qui devait être déclinée en plans d'actions : il s'agissait de développer, réhabiliter et revitaliser la côte maritime de Saïda, en prenant en compte tout le littoral (port de pêche, port industriel et zone touristique littorale) et non pas juste le vieux port, projet qui recoupeait plusieurs des 17 objectifs de développement durable tels que l'amélioration des conditions socio-économiques, la gestion des déchets solides, le maintien de la santé environnementale et la connexion de la ville avec son environnement.

Le plan d'actions est très ambitieux :

- remplacer la montagne d'ordures par un jardin public, en plus d'en aménager d'autres ;
- activer la station d'épuration et de traitement des déchets et des eaux usées pour nettoyer le bord de mer ;
- construire un nouveau port maritime, réhabiliter et revitaliser le port des pêcheurs ;
- aménager le front de mer de Saïda (Plage publique, Zereh, nouvelle section promenade et plantation)

La phase 1 (fermeture de la déchetterie, dépollution et retour de la vie maritime, activation des usines de traitement des déchets et des eaux usées, création d'espaces publics : un jardin de 35.000 m², deux autres jardins sont ouverts au public et un autre est en cours de réalisation, la

route de bord de mer est plantée d'arbres, de fleurs et de verdure) est accomplie. La deuxième phase est en attente d'allocation budgétaire de la part du gouvernement et des bailleurs de fonds. De nouveaux plans pour le port industriel et commercial, le port traditionnel de pêche (4 docks devraient y être construits) et le front de mer ont été élaborés en coordination avec Barcelone et en étroite collaboration avec MedCités : c'est notamment sur le modèle de Barcelone que se construit la restructuration du front de mer de Saida, qui disposera également, à terme, d'un stade.

Loin de la montagne d'ordures qui, il y a encore quelques mois, ornait la façade littorale, il s'agit bien de redonner une nouvelle image à cette zone qui rejaillira sur la ville dans son ensemble. Là aussi, comme il a été dit, ce nouveau « *waterfront* » est en mesure de changer l'image et de structurer une nouvelle approche attractive de ce territoire.

A la suite des quatre présentations, **Beatrice Moretti**, docteure en architecture de l'Ecole Polytechnique de Gênes, lance le débat en rappelant que, depuis l'Antiquité, la Méditerranée a été un lieu de rencontre et un équilibre entre ses différentes zones. Relevant avec intérêt la notion de port-aménageur, elle estime qu'il est aujourd'hui nécessaire de passer au-delà de la dichotomie port-ville pour pouvoir construire des ports et des villes qui sont liés ensemble. Au regard des évolutions mondiales qui ont été présentées, le rôle de la Méditerranée est aujourd'hui très exposé et le besoin de rénovation des infrastructures est fondamental pour pouvoir rester dans la course. Puis elle interroge les participants sur cet aspect :

Mustafa Hijazi relève qu'il existe en effet de nombreux sujets communs entre les territoires de la Méditerranée : il s'agit notamment, mais pas uniquement, des enjeux environnementaux. Pour mieux comprendre, connaître et agir, Saida a besoin par exemple des aménageurs de Barcelone. Il est nécessaire d'établir une connexion entre les villes et de favoriser les occasions d'apprendre les uns des autres. M. Hijazi conclut en précisant que des organismes tels qu'AVITEM et Medcités peuvent jouer un rôle important pour assembler les acteurs méditerranéens.

Pour **Marie Baduel**, la question des similarités des opérations portuaires en Méditerranée est majeure car il est nécessaire d'avoir des références méditerranéennes sur l'évolution des projets portuaires. La réponse se construit en partant de l'histoire partagée par tous. Comme la Méditerranée est très côtière et très urbaine, cette question des ports urbains est commune à tous. Du fait que les ports des centres villes sont contraints dans leurs évolutions, la mutation vers des projets urbains se fait à peu près partout. Les revenus de location des fonciers fait d'ailleurs partie intégrante des recettes économiques des ports urbains. Au-delà, il est nécessaire de s'interroger afin de savoir si ces projets sont des projets de Méditerranée. La plupart d'entre eux restent des projets internationaux qui mettent en scène des architectes internationaux. Il y a une espèce de logique d'uniformisation de ces projets qui sont des projets tertiaires, résidentiels de grande qualité. Ce qui peut relier les acteurs, et faire cohésion méditerranéenne, c'est que ces projets de ports restent des projets urbains de villes méditerranéennes, qui doivent être nécessairement pensés comme une fonction des villes méditerranéennes. Dans cette logique-là, la question de l'espace public est essentielle, comme celle des modes architecturaux. Enfin, le sujet des projets urbains ne peut se concevoir sans parler de la gouvernance car ces évolutions portuaires sont également des évolutions de gouvernance. Il s'agit donc de la capacité à renforcer les écosystèmes méditerranéens et de la capacité des acteurs à penser ensemble, à travers les réseaux de villes et les réseaux portuaires.

Konstata Nikopoulou partage ces points de vue : le défi se pose bien en termes de développement urbain, de protection environnementale et de durabilité. L'opportunité

d'apprendre ce que d'autres pratiquent dans la Méditerranée doit être favorisée, afin d'éviter de reproduire les erreurs et de mettre la priorité environnementale au cœur des interventions. Si les ports méditerranéens sont en concurrence en termes logistiques et commerciaux, il y a aussi de la place pour la collaboration sur d'autres sujets tel que le tourisme, par exemple. Il est essentiel d'avoir ces espaces pour travailler ensemble et penser ensemble des approches participatives pour le développement et la durabilité des ports ainsi que pour la bonne qualité de la ville méditerranéenne.

Selon **Redi Kodra**, il n'y a pas forcément une approche méditerranéenne concernant l'aménagement portuaire, mais comme l'histoire a formé les ports et les villes sur un modèle commun, les acteurs doivent faire face aux mêmes défis. La question porte bien sur le partage des expertises et des expériences concrètes car les enjeux auxquels sont confrontés les ports méditerranéens sont partout les mêmes : l'environnement, la croissance du tourisme, etc. Ce transfert de savoir-faire est une forte valeur ajoutée pour tous. C'est exactement l'objet de ce genre de réunions, où il est possible de partager les visions de l'avenir, à moyen et long termes. L'Albanie n'est pas encore compétitive mais s'est mise en marche afin d'entrer au plus vite dans le jeu de la mondialisation. La compétitivité entre les territoires augmente l'efficacité et rend les acteurs plus conscients des nouveaux standards à respecter. M. Kodra conclut en précisant qu'il faut traiter cette question de manière intégrée et apprendre des meilleures pratiques.

Marie Baduel rappelle que, selon elle, le sujet de l'intégration des ports et de la ville n'est pas nouveau. Dès le début du 20^{ème} siècle, le port et la ville sont déjà intégrés dans les faits. Les gens qui habitent en ville travaillent au port, même s'ils ne peuvent pas s'y promener librement. Aujourd'hui, c'est en raison du retrait et du transfert de l'activité portuaire loin des villes que l'intégration doit être remise à jour, notamment socialement. La lecture doit être un peu plus complexe : ce n'est pas parce que le port s'ouvre aux activités de loisirs qu'il est de nouveau intégré à la ville. La question du port aménageur est une question tout à fait stratégique ici, car c'est elle qui met l'intégration au cœur du sujet. Le port n'agit plus directement, mais a recours à une logique de privatisation. Il devient progressivement l'aménageur et le maître d'ouvrage de ses concessions. C'est lui qui va être à l'interface entre les opérateurs portuaires et de transports et les collectivités territoriales avec cette question essentielle de la multi modalité, qui consiste à organiser tout l'hinterland des marchandises et des touristes.

Deux aspects essentiels ne doivent pas être négligés pour **Konstantia Nikopoulou** : d'une part les structures gouvernementales qui considèrent le port comme un acteur majeur porteur d'activités multifonctionnelles générant un développement économique considérable sur les territoires. D'autre part, la question de la durabilité. Les villes ne peuvent pas être les seules à planifier et à aménager la ville et le port.

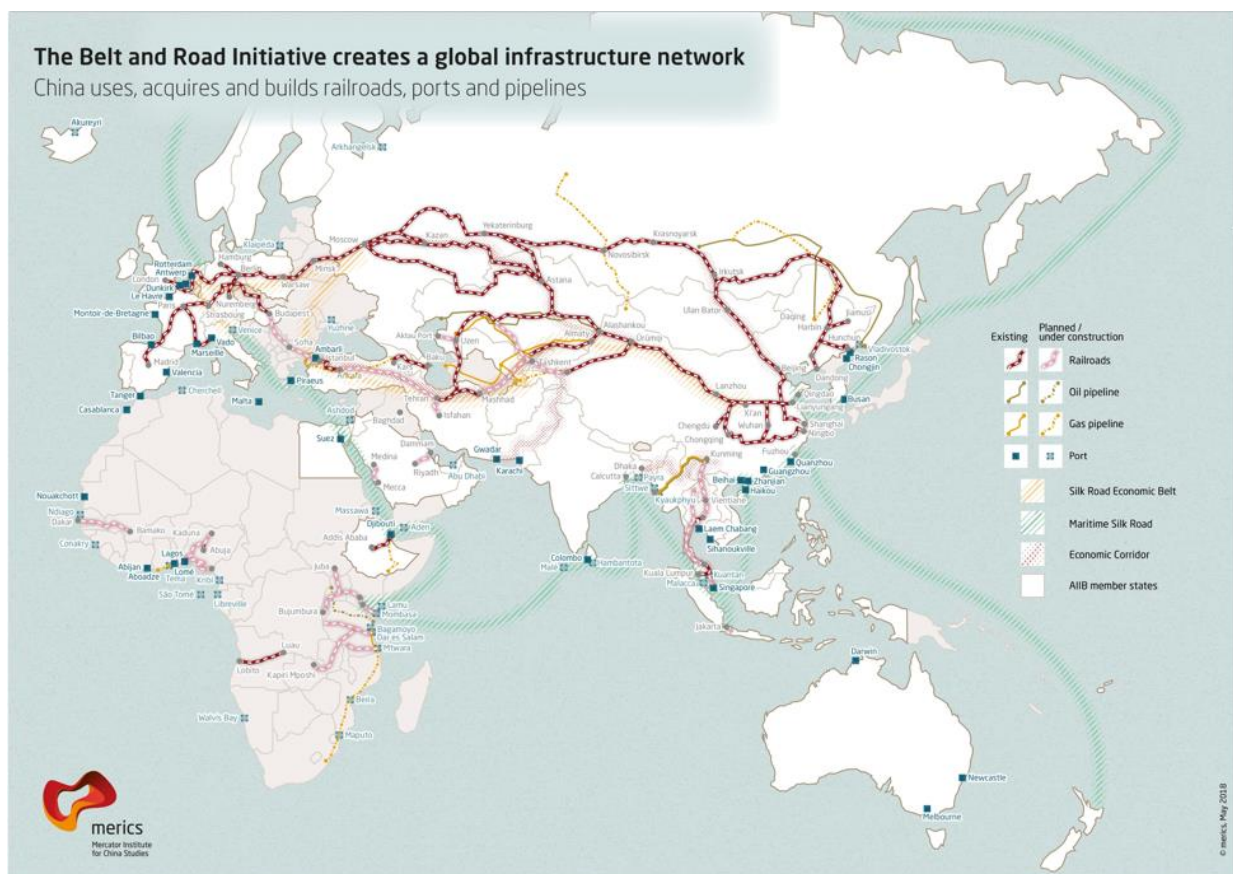
Redi Kodra partage entièrement l'analyse de Marie Baduel. L'intégration existe déjà puisque les gens qui travaillent au port y ont accès. Il ne s'agit donc pas ici d'une question d'intégration mais de préparation à l'avenir car, sans contrôle et sans vision globale, on peut arriver à un très mauvais impact sur la ville. Il convient donc de valoriser cette intégration en prenant en compte l'environnement pour la rendre le plus efficace possible.

Beatrice Moretti acquiesce mais estime toutefois que de nouvelles formes d'intégration seront nécessaires car les deux entités, la ville et le port, sont très différentes au départ. Ces nouvelles formes d'intégration engagent aussi la question de l'interface, qui consiste en l'épaisseur dans l'espace, ce qui représente en réalité une vraie démarcation entre le port et la ville. Dans les derniers mois de son doctorat, elle déclare avoir travaillé sur cette démarcation, ce « seuil »

concernant le projet des Nouvelles Routes de la Soie. Elle interroge ses orateurs sur leur sentiment concernant le rôle que pourrait/que devrait jouer la Méditerranée au regard de l'importance de cette nouvelle route de la soie :

Pour **Mustafa Hijazi**, ce sujet relève de la géopolitique. Selon lui, ce sont surtout les Russes qui joueront un rôle économique important dans les années à venir, les Chinois n'ayant pas encore trop approché la zone méditerranéenne. Il y a, pour lui, une répartition des espaces géopolitiques entre ces deux acteurs majeurs.

Marie Baduel rappelle qu'il y a une forte présence chinoise au Maghreb, sur la question portuaire notamment. La route de la soie est peut être une opportunité pour éviter l'entre soi méditerranéen, pour reconnecter ou mieux connecter l'axe pacifique avec l'axe atlantique/Méditerranée. Economiquement, il devient compliqué de rester sur une position fermée et il est nécessaire au contraire de valoriser cette capacité d'intervention de l'Est et de l'Asie. Cela pose la question de la capacité de négociation de la Méditerranée par rapport à ces investissements asiatiques et la disposition des Méditerranéens à sortir renforcés ou au contraire affaiblis dans le cadre de ce dialogue. Si le dialogue est rompu, le risque pourrait résider dans l'apparition de zones hors sols aménagées et investies par les Chinois avec des retombées économiques très floues pour les territoires d'accueil. La question majeure est celle de la capacité de participer aux nouveaux accords qui se nouent entre les mondes pacifique et atlantique. La Méditerranée joue ici une nouvelle intégration méditerranéenne, y compris en termes d'aménagement du territoire.



Bernard Valero, Directeur général de l'AVITEM, Marseille estime que la route de la soie montre que la Méditerranée voit apparaître de nouveaux acteurs. De ce fait, il ne faut pas négliger deux aspects : la capacité des Méditerranéens à jouer collectif par rapport à ces acteurs et leur aptitude à maintenir vigilance et lucidité sur les intentions chinoises. Pour Bernard Valero, compte tenu de la pluralité des compétences des acteurs sur le territoire portuaire, le point clé de la coopération entre les ports est celui de la gouvernance, au sein de laquelle il ne faut pas oublier le pouvoir central, celui de l'Etat. Il y a des passerelles de plus en plus fortes à construire entre les autorités portuaires et les autorités municipales, régionales et nationales. Tant que la réalisation de plateformes de gouvernance collective sur un territoire donné ne sera pas effective, il sera difficile de parler de l'aptitude des Méditerranéens à coopérer au niveau international.

Redi Kodra précise que, même si c'est une question très délicate, il n'y a normalement pas de raison d'être inquiets. L'approche classique des Chinois est d'imposer une suprématie, la route de la soie étant présentée comme une approche politique provenant du gouvernement chinois plus qu'une approche pratique. Ce qui est sûr, c'est que, avec ou sans route de la soie, les biens en provenance d'Asie se déplacent sur les navires entre les ports.

Puis **José Sanchez** de l'AVIP, Le Havre, interroge M. Hijazi concernant le financement de son projet à Saïda. Il poursuit son questionnement sur le dialogue avec la communauté locale, notamment au regard de la multiplicité d'acteurs.

Dans sa réponse, **Mustafa Hijazi** rappelle que la stratégie initiale a consisté à avoir le consentement des acteurs locaux, informés du plan d'action, qui, d'un point de vue économique, a fait l'unanimité. La mixité des espaces entre le port industriel et le port de pêche n'était pas appréciée ; le déplacement du port industriel qui a permis d'élargir les espaces dédiés aux deux activités a été fortement apprécié. Concernant le financement, ce sont 20 M€ qui ont été financés par les partenaires saoudiens et le reste par le gouvernement libanais. Le projet continue à chercher d'autres sources de financement. Même si cela crée une dépendance par rapport aux fonds saoudiens et islamiques, ce n'est pas problématique car le projet vise à revitaliser le littoral. Compte tenu de la mixité des secteurs privés et publics, le sujet sera traité dans le cadre de la gouvernance.

Puis **Jalel Ben Amor**, Directeur de la SPLT, Tunisie interroge à son tour M. Hijazi sur la façon dont le développement de l'hinterland est prévu, compte tenu du projet littoral.

Mustafa Hijazi précise que la relocalisation du port industriel était le projet principal et que c'est à partir de cela que l'étude de la reconnexion de la ville à son port a pu débuter. Il rappelle que, pendant des milliers d'années, le port a été connecté à la ville : revenir sur ce modèle représente donc un retour aux origines. L'urbanisme de cette ville ne détache pas la Médina du port au sens strict.

La table ronde de la matinée se conclut sur ces échanges.



La table ronde de l'après-midi, animée par Marie Baduel, a porté sur le rôle moteur des ports urbains dans la gestion des relations entre la ville et le port. Frédéric Dagnet du Grand Port Maritime de Marseille-Fos, Fabio Capocaccia de l'Institut International des Communications et

responsable de la gestion du Port de Gênes depuis plus de vingt ans, Beatrice Moretti de l'Ecole Polytechnique de Gênes et José Sanchez de l'AIVP- Association Internationale Villes et Ports, ont expliqué comment la gouvernance partagée, l'implication dans les projets urbains et la coopération entre acteurs municipaux et portuaires facilitent la transition et la combinaison des usages portuaires et urbains au grand bénéfice d'un secteur riverain qui, du coup, peut redevenir productif.

Marie Baduel remet en contexte l'atelier en rappelant en premier lieu que l'autorité portuaire est l'acteur d'un hub de marchandises mais aussi beaucoup plus : il est devenu un aménageur, un acteur de l'innovation et de la transition urbaine. Il fait donc partie désormais d'un cluster urbain qui a la charge de construire les villes méditerranéennes du futur. Le deuxième facteur est l'évolution du transport maritime mondial, fondée sur des réseaux et des maillages de distribution et de stockage avec une centralisation sur quelques hubs internationaux. Nous passons d'une logique de port à port à une logique de « porte à porte », où l'intégration entre transport maritime et terrestre se fait de plus en plus. Les liens se resserrent entre ces deux formes de transport et renvoient à une stratégie du territoire à l'échelle métropolitaine, régionale et intercontinentale. Ces évolutions se produisent dans un contexte de concentration et de centralisation des agents économiques sectoriels. Le paysage devient extrêmement concentré sous forme d'absorption, de consortium, de partenariats stratégiques et, simultanément, s'observe une révolution au niveau des autorités portuaires, qui passent du tout public à des stratégies de privatisation, de dérégulation des infrastructures de transport et de gestion portuaire.

L'objet de la seconde table ronde va ainsi être de mieux déterminer les nouveaux enjeux de gouvernance, d'évaluer comment les autorités portuaires vont se positionner dans ce nouveau contexte, d'expliquer quel sera leur rôle en termes de gouvernance et, enfin, de tenter de donner quelques pistes pour une bonne gouvernance méditerranéenne, ses orientations et ses évolutions, ses limites et ses perspectives.

Pour **Fabio Capocaccia** de l'Institut International des Communications, le port de Gênes est un exemple de ville-port et il est difficile d'évaluer si la ville est là parce qu'il y avait le port ou le contraire. Au 19^{ème} siècle, la réalisation des chemins de fer autour du port et la création de la douane ont eu pour effet de séparer la ville du port. En réaction, une commission constituée de la Région, de la ville et du port a été mise en œuvre pour la transformation et le développement du port. Toutes les activités industrielles de marchandises ont tout d'abord été transférées à Sampierdarena (années 1950). Puis la construction de l'aéroport de Gênes (années 60) a encore éloigné l'activité portuaire vers l'ouest avec le nouveau port industriel de Prà-Voltri (1980-1992).

C'est dans cette dynamique que la partie historique du port s'ouvre à la ville en 1992 à la faveur d'un événement exceptionnel, la célébration du 500^e anniversaire de la découverte de l'Amérique (1492) par Christophe Colomb (navigateur d'origine génoise) au Porto Antico, où l'Entrepôt du Coton devient un Centre de Congrès et où l'Aquarium est bâti sur une jetée du port, selon les plans de l'architecte génois Renzo Piano.

En ce qui concerne le trafic du port industriel, celui-ci donne de bons résultats. Cependant, ils pourraient être améliorés car les débouchés logistiques sont encore assez mal ventilés (80% pour la route = plus de 8 000 camions/jour, 15% pour le ferroviaire et 5% pour le transbord), car le trafic par voie ferrée reste limité par les caractéristiques des lignes ferroviaires qui ne permettent pas la circulation des trains Eu (750 m, 2000 tonnes, gabarit 4m). La construction du "Terzo Valico", en cours, permettra d'augmenter le taux de transport ferroviaire (de 30% à partir de 2030, jusqu'à 50% vers 2050).

Frédéric Dagnet du Grand Port Maritime de Marseille-Fos, rebondit sur la présentation précédente pour préciser que l'histoire du développement du port de Marseille a plusieurs similitudes avec celle du port de Gênes. Cette histoire peut se décomposer en quatre phases. L'âge 1 du port, qui va de la création de la ville jusqu'au 13^{ème} siècle, c'est le moment où le port est la ville. C'est celui de la marine à voile et des ports originels que l'on connaît aujourd'hui sous la dénomination « Vieux Port ». A partir du milieu du 19^{ème} siècle, avec la première révolution industrielle, les navires grandissent de plus en plus, on passe de la voile à la vapeur et les ports doivent aussi s'adapter au volume grandissant du fret. C'est la création du port industriel au nord du Vieux-Port : il s'agit de l'âge 2 : le port et la ville. Pendant un siècle, le port se développe à côté de la ville. Au début des années 60, avec la mondialisation des échanges, la taille des navires et les flux augmentent de façon importante : les activités industrielles s'installent sur le port qui se développe à côté, mais indépendamment de la ville ; la systématisation des dispositifs douaniers accentue cette séparation. L'Etat décide de lancer des programmes d'aménagement des grands ports en France et donc à Marseille. Fos est aménagé. Il s'agit de l'âge 3 du port, le port sans la ville. Aujourd'hui tout laisse à penser qu'un nouvel âge est arrivé : l'âge 4, la ville dans le port. Cette affirmation reste néanmoins fortement liée à la capacité du port et de l'aménageur portuaire à construire ensemble des projets.



La spécificité de Marseille en termes d'aménagement est que le projet ne concerne pas la reconversion de friches portuaires mais la rénovation de quartiers urbains qui périclitent, à côté d'activités portuaires qui, elles, sont toujours dynamiques. La réflexion doit porter sur la façon d'aménager ces espaces qui changent de vocation. Par exemple, en 2021 ou 2022, certains quais devenus trop courts vont être soumis à une reconversion urbaine. L'accès maritime sera conservé pour des activités liées à la mer. On

est sur une dynamique de rénovation urbaine au côté d'une activité portuaire qui continue d'exister dans le centre-ville.

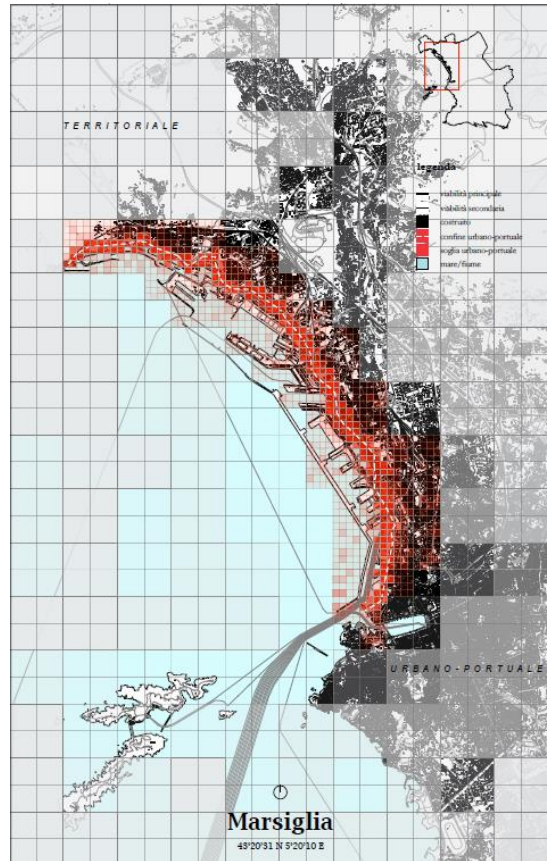
Marie Baduel réagit à la présentation de ces mutations portuaires au fil des siècles. Elle revient sur la notion de gouvernance en observant que celle-ci aussi évolue et interroge le représentant du GPMM sur les modifications de gouvernance au regard des réformes portuaires.

Frédéric Dagnet répond qu'il y a une véritable volonté de travailler ensemble, qui est dictée par l'impératif de résultat : le projet d'aménagement du port urbain est porté par l'ensemble des acteurs, aussi bien concernant le foncier du port que celui de la ville, ce qui reconstruit le lien entre la ville et le port du point de vue de l'aménagement urbain. Comme cela a été dit, cette nouvelle préoccupation d'aménagement du port permet d'affirmer que les ports ne sont plus des ports opérateurs, mais également aménageurs et développeurs, notamment urbains. Le GPMM s'implique dans l'accompagnement de projets de mixité des usages entre le portuaire et

l'urbain, projets dans lesquels le foncier du port, en rez-de-chaussée, a été conservé. L'espace pour pouvoir gérer les trafics est ainsi conservé pour l'activité portuaire, mais les espaces en sous-sol ou en sur-sol peuvent être utilisés pour des activités différentes, notamment tertiaires. Cette idée est une des pistes de l'avenir. Pour sortir de la « balkanisation » entre la ville et le port, on travaille ensemble à la « balconisation » des zones portuaires pour permettre ainsi au citoyen de s'appropriier le port par les balcons.

Dans les dernières années de ses travaux entre le port et la ville, **Beatrice Moretti** de l'Ecole Polytechnique de Gênes s'est concentrée sur les zones frontalières entre port et ville, et peut affirmer que les relations entre ces deux acteurs se focalisent la plupart du temps sur le déclassement et la reconversion de ces zones. Ce mouvement a commencé dans les années 80, avec des projets appelés « *waterfront* » et, à la fin de cette phase de déclassement, les acteurs de la relation port-ville ont entamé de nouveaux projets concernant la zone frontalière. L'objectif était de minimiser la friction de cette zone frontalière et d'en changer le destin. Il en est toutefois resté un conflit d'usages qu'il convient de garder à l'esprit. Depuis, de nouveaux domaines d'intervention se construisent entre la ville et le port. En Méditerranée, ces projets sont en phase préliminaire mais le changement de paradigme commence à être visible.

A Gênes, le processus de planification portuaire a commencé au moins en 2010 et en 2015, l'ancienne administration portuaire a partagé un premier document sur les nouvelles stratégies. Cependant, l'avènement de la réforme portuaire (2016) a stoppé ce processus qui est encore en cours et incomplet. Depuis 2015-2016, la municipalité travaille à la réalisation de la proposition *Waterfront di Levante*, impliquant principalement des acteurs privés, ce qui peut être analysé comme un élément favorable à la dynamique du port, comme un élément clé dans la transformation portuaire. Le nouveau rôle qui est attribué à cette zone frontalière va lui permettre de passer d'un système plutôt rigide vers une interface plus aérée.



José Sanchez de l'AIVP rappelle que maintenant les grands ports ne sont plus uniquement basés au nord de l'Europe mais aussi au Sud. Il précise aussi que, pendant des décennies, le port a été pensé comme une île non intégrée à ce qui était autour. Mais, comme il a été dit, des citoyens vivent autour de ce port. Cependant, cette intégration peut sembler superficielle car la ville n'est pas toujours assimilée pour ses atouts, mais seulement au regard de l'efficacité logistique (nœuds de transports) qu'elle peut procurer.

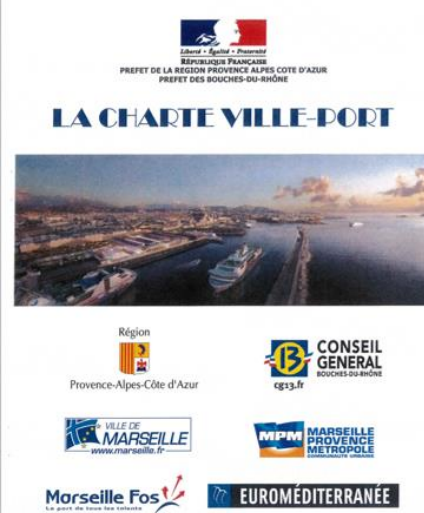
Le constat selon lequel le rapport du port à la ville a réellement changé est donc complètement partagé, confirme **Marie Baduel**. Ce qui implique de nouvelles formes de gouvernance où le port n'est plus tout seul, une gouvernance partagée avec les institutions publiques notamment mais d'autres formes de coopération plus larges également. Dans ce cadre, se pose la question de la façon dont se construisent ces interfaces entre les ports, les acteurs institutionnels, les opérateurs et les citoyens.

Alberto Cappato, Directeur du Porto Antico di Genova rappelle que Gênes a bénéficié de l'opportunité de l'évolution du trafic de marchandises pour libérer la zone en face du centre historique afin de la transformer en un endroit public. Les institutions publiques ont eu de la vision et, pour porter le projet, ont décidé de créer une société de gestion publique. Cette société a aujourd'hui la mission d'animer le port et d'en assurer toute la maintenance. Elle fonctionne comme une ville dans la ville.

Fabio Capocaccia précise que le port a renoncé à une partie du territoire, en connaissance de cause et avec un sens de la responsabilité et la conscience de l'importance de l'intégration du port dans la ville.

Frédéric Dagnet constate que ce mécanisme du transfert du statut du port opérateur vers le port aménageur est plus récent en France puisqu'il date de la réforme des ports (2008). Si les comparaisons sont prolongées, « l'aquarium » de Marseille c'est le J1, avec un appel à projet international qui avait comme objectif de valoriser le foncier pour en faire un objet d'attractivité du port et de la ville et dans lequel il y aurait une pluralité d'activités. Le projet a été remporté par une équipe d'architectes internationaux.

Cependant, pour y arriver, il a fallu gérer la phase de conflit entre la ville et le port car les autorités locales avaient pour projet de transformer en lieux urbains ces espaces sur lesquels le GPMM continuait d'accueillir des activités portuaires. Cette phase de tension entre les différentes parties prenantes s'est affaiblie grâce à la tutelle du GPMM et d'Euroméditerranée, l'Etat impulsant un dialogue constructif concernant cet espace à la lisière entre la ville et le port et a demandé aux acteurs de préparer quelque chose en commun, ce qui a abouti à la Charte Ville-Port. Cette charte a aussi permis d'ancrer la vocation des bassins de Marseille. Il convient de noter aussi qu'à partir de 2013, le nouveau processus de préfiguration de la métropole Aix-Marseille Provence a été impulsé sur le territoire par l'Etat. Grâce à la métropole qui a dès sa création lancé son agenda économique, les élus ont retenu 6 filières d'excellence parmi lesquelles les activités portuaires. Le développement économique de la métropole devient par là-même un élément stratégique du port.



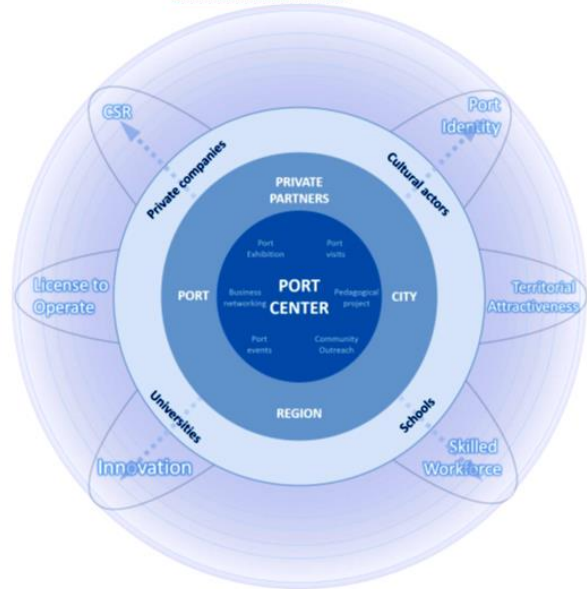
Selon **Beatrice Moretti**, la gouvernance force à la spécialité et élabore une forme de solidification du pouvoir, car les acteurs urbains savent qu'il n'est pas facile de construire des outils structurant l'intégration territoriale. Il y a des outils urbains, portuaires, mais pour les zones charnières, il n'y a pas d'approche globale ni de ligne directrice claire. Cela rejait donc directement sur la gouvernance. L'approche scientifique partagée par les géographes stipule

que les ports urbains possèdent des particularités et peuvent constituer une catégorie urbaine en elle-même, ce que B. Moretti qualifie de « *portualité* ».

Pour **José Sanchez**, parler de gouvernance implique de parler des règles. L'autorité portuaire et le port ont des identités et des responsabilités distinctes, même s'ils partagent les mêmes missions, la première d'entre elles consistant à travailler ensemble. L'autorité portuaire a la responsabilité première de développer cette relation dans le périmètre du port. L'évolution des rôles de ces acteurs a été longuement développée précédemment, mais il ne faut pas négliger leurs règles de fonctionnement. En Europe du Nord, l'autorité portuaire est souvent contrôlée par les autorités locales (commune), ce qui permet plus de fluidité que dans la zone méditerranéenne. Sur cet espace, la relation avec le port n'est pas clarifiée par des modalités formellement précisées, car celles-ci sont liées à la conjoncture économique. Même si les fonctions sont précisées dans la loi, le manque de ressources ne permet pas toujours de faire face aux défis.



Gouvernance: Port Centers



Les questions de gouvernance sont souvent des questions informelles basées sur le volontariat, a minima institutionnel ou interinstitutionnel, mais qui peuvent être beaucoup plus larges et avoir une mission sociétale pour **Marie Baduel**. Comme il a été dit, il faut une gouvernance pour le projet, mais c'est aussi le projet qui va créer la gouvernance. Le port est une gouvernance particulière pour des objets portuaires non identifiés, à la marge. La gouvernance dont le port a besoin doit être multi-acteurs et multi-scalaire.

Le mot de la fin revient à **Fabio Capocaccia** qui soutient que les espaces métropolitains sont avant tout des territoires d'organisation des flux. En termes de flux économiques, le contenu de l'induit portuaire à Gênes est très haut, ce qui fait de Gênes un port vraiment compétitif.



L'innovation a été au centre des travaux du vendredi 19. Alberto Cappato et Frédéric Dagnet ont illustré la thématique de cette demi-journée, « stratégie d'attractivité urbaine de reconversion environnementale des ports », avec les exemples du Vieux Port de Gênes et du Port maritime de Marseille, Giovanni Bottini, DG de Systematica pour le transport et la mobilité et Valentina Voligni, experte de Capenergies - European Cluster avec les exemples de Toulon et Nice en matière d'énergies renouvelables et réseaux intelligents. Ce qu'il faut retenir de cette dernière table ronde, animée par José Sanchez, est que la prise de conscience de la nécessité croissante de protéger l'environnement de même que le rôle central des citoyens et des usagers, acteurs clés de l'espace urbain, conduisent à une relation encore plus étroite entre le politique,

responsable des décisions stratégiques, et les experts en nouvelles technologies et en mobilité, planification et développement urbains.

Alberto Cappato, Directeur du Porto Antico di Genova, ouvre la séance en posant la question de la définition du « *smart port* », qui est aujourd'hui un mot très utilisé. Pour y répondre, il explique que cette idée de smart port est appliquée au quotidien au Porto Antico, les applications favorisant la durabilité devenant depuis quelques années de plus en plus importantes dans leur aspect économique, contribuant ainsi à améliorer la capacité d'investissement.

La zone du Porto Antico a été le moteur de la rénovation urbaine de Gênes. Dans ce cadre exemplaire, la durabilité n'est pas considérée comme un exercice de démonstration, mais comme un élément basique de la constitution du modèle. Le premier niveau concerne l'électricité : comme le port est extrêmement énergivore (notamment l'aquarium), il fallait trouver une solution d'autoproduction d'énergie. Le port a donc investi dans le photovoltaïque depuis novembre 2015. Un second pas a consisté, depuis 5 ans, à travailler sur la mobilité électrique, les voitures de la société de sécurité ayant par exemple été converties à l'énergie électrique. Le port a cherché à aller plus loin avec la mise en place d'un système permettant de suivre en temps réel les consommations d'eau et d'électricité. Il a également été observé que l'on peut faire 10% d'économie seulement en travaillant sur les comportements (« incitations douces ») vis-à-vis des professionnels du port. L'idée est d'étendre aujourd'hui ce dispositif aux visiteurs du Porto Antico, de façon à ce qu'ils obtiennent, grâce à la technologie, des informations en temps réel sur leurs consommations.

Enfin, le projet de réduction de la consommation des bouteilles plastiques doit être lancé courant mai 2019. L'objectif, d'ici 2-3 ans, serait d'éliminer cette consommation qui s'élève à 2 millions d'unités chaque année.

José Sanchez précise que « smart » signifie aussi obtenir des connaissances qui impliquent des responsabilités induisant l'action.

Frédéric Dagnet explique que l'idée de la construction d'un smart port à Marseille a émergé au cours de la mission de préfiguration de la métropole sur le constat que, compte tenu des partenariats industriels existants, les éléments permettant de fonder un smart port, de le structurer, et d'assurer de nouveaux développements étaient déjà acquis. Le programme de réalisation d'un smart port se construit comme un récit : le port est comme une ville, un lieu où circulent des flux de passagers, de marchandises, d'énergies et des flux financiers et l'enjeu consiste à les optimiser. Le support digital pour cela est une aide efficace. En second lieu, toutes les réflexions développées autour des démarches de la smart city peuvent être appliquées au port : il a donc été convenu de s'inspirer de tout ce qui a été fait dans les villes intelligentes.

Au-delà des apports de la technologie digitale, les acteurs ont travaillé sur une vision plus large, celle des impacts que peut avoir un port plus smart. Cette démarche a été initiée par un triptyque, une équipe-projet constitué par le port, la Chambre de Commerce et Aix-Marseille Université, première université francophone du monde qui regroupe tous les laboratoires du territoire dans une seule entité de gouvernance avec une stratégie et une véritable vision. Lancé il y a deux ans, ce travail a également trouvé du soutien du côté des collectivités territoriales ainsi que auprès de nombreuses d'entreprises qui se sont impliquées à travers des investissements financiers concrets. Il est à noter que la démarche est d'ailleurs plutôt financée par le privé que par le public, notamment pour les trois prochaines années. Elle trouve aussi son origine sur trois thématiques liées à l'histoire du port et à ses spécificités : une logistique

intelligente et performante, une excellence industrielle et énergétique au service de la performance environnementale et une offre digitale aux plus hauts standards mondiaux. Les objectifs opérationnels, quant à eux, consistent à définir un port plus fluide, un port plus vert, un port à énergie positive et un port innovant porteur d'emplois.

Le dispositif est complété en premier lieu par la « *brain port community* », qui est la brique portée par Aix-Marseille Université. Il s'agit d'une chaire cofinancée par des entreprises privées qui expriment leurs besoins de recherche, avec comme enjeu transversal de travailler sur des problématiques concrètes sur les moyen-long termes. C'est aussi un enjeu de formation, car il s'agit de préparer tous les métiers d'avenir de la transition. En second lieu, la démarche comporte un volet innovation conséquent avec un grand concours qui propose à des grands groupes (participation 20 k€ par acteur) de s'associer avec des PME et des startups sur des défis industriels, dans une démarche d'innovation et de co-expérimentation. L'annonce des résultats est prévue début juillet. Dans le cadre de cette action, le Port de Marseille a labellisé plusieurs projets, déjà en cours, et prépare la labellisation de nouveaux projets qui vont être lancés afin d'illustrer cette dynamique sur différents secteurs, mettant tous en œuvre une cohérence avec la démarche smart.

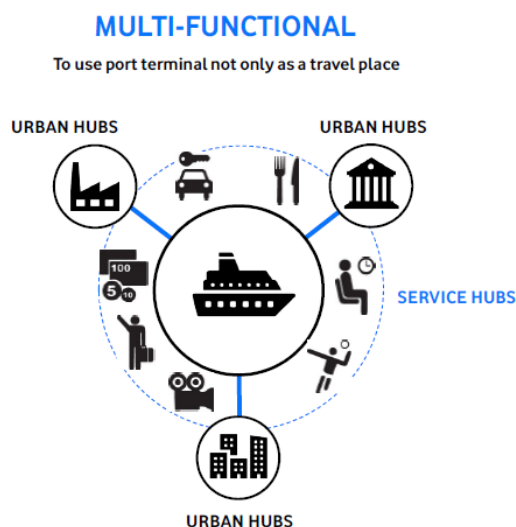
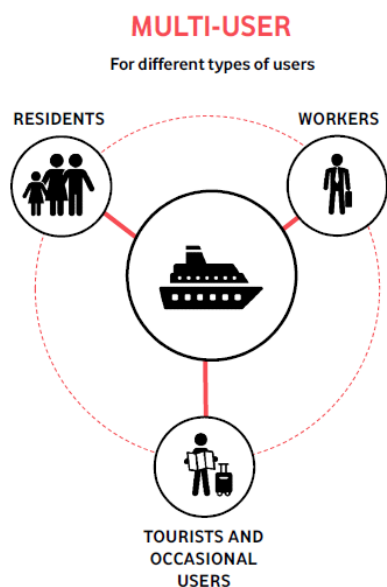
Enfin, le Port a conclu des accords avec d'autres ports afin d'échanger sur des sujets communs : ces accords permettent de bâtir un cadre formel et de faire des points réguliers. Dans ce cadre, le GPMM a activement participé au lancement de l'association Medports dans le même esprit : à ce jour, 22 ports de Méditerranée participent à ce dispositif.

José Sanchez confirme en précisant que le smart n'est pas que de la technologie digitale mais de l'application concrète.

Avant toute chose, **Giovanni Bottini**, de Systematica, Italie, précise le rôle joué par l'Italie au sein du trafic maritime mondial et européen en montrant la position privilégiée de Gênes au nœud des routes maritimes et terrestres. De ce fait, la captation des marchandises et des passagers de croisières par le port de Gênes et sa zone d'influence est la meilleure comparée aux autres ports italiens. Il en découle une influence économique importante auprès de toute l'Italie du nord. En termes de comparaison par rapport aux grands ports de Méditerranée occidentale que sont Valence, Barcelone et Marseille, Gênes est très bien placé, quel que soit le secteur de flux considéré : il est même premier en termes de trafic de passagers de ferry (plus de 2M/an). Pourtant Gênes reste une « petite » ville par rapport à ses compétitrices.

Giovanni Bottini redit la fragilité du réseau ferroviaire et confirme que les travaux engagés permettront d'augmenter de façon conséquente le trafic (marchandises et passagers). Ce développement devrait avoir également des répercussions sur le trafic de croisières qui devrait augmenter d'abord de 30% puis, à terme, de 100%.

Aujourd'hui, pour les spécialistes de la mobilité, le port est surtout considéré comme un acteur d'une stratégie intégrée de mobilité. En premier lieu, le port passager délivre de la mobilité comme un service avec des dispositifs capables de garantir que ce service soit rapide et intuitif. Pour sa part, le port de marchandises englobe le transport multimodal, ce qui lui est permis grâce à son inclusion en tant que port intelligent dans la smart cité. Car les ports en tant que partie intégrante de la ville sont maintenant capables d'influencer l'environnement urbain et sa rénovation, en attirant de nouveaux utilisateurs, en générant de l'innovation et en concevant une offre de services modulée en collaboration avec les autorités locales



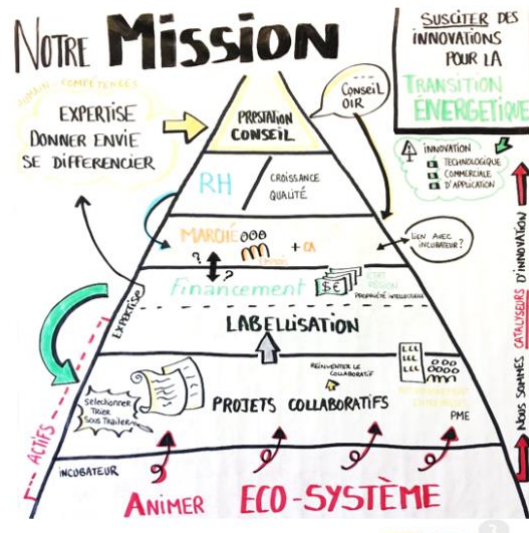
atica

La priorité doit être pour les autorités locales d'intégrer le port de passagers (comme de marchandises) dans l'aménagement urbain de la mobilité. Il doit être une plaque tournante (plateforme) multimodale, avec le transport maritime comme dimension horizontale et la mobilité urbaine (passagers) ou le transport terrestre (marchandises) pour dimension verticale. Son objectif de premier niveau est d'atteindre de nouveaux clients (marchés) et d'améliorer la qualité de l'offre de services en augmentant le niveau de connectivité, en favorisant l'accessibilité, et en faisant progresser l'information relative à l'orientation. Sur le territoire, le port est considéré comme une plaque tournante des services, qui travaille à diversifier son offre en fonction des utilisateurs et concourt à la mise en valeur de l'environnement (objectif de second niveau).

Dans les plans globaux qui concernent la ville de Gênes, le port s'inscrit parfaitement dans le projet « GENOVA2050 » qui vise à déterminer une perspective de développement urbain du territoire génois sur le long terme en mesure de générer des résultats durables. Il sera le résultat de l'interaction entre de nombreux secteurs, échelles et intervenants, afin d'orienter le processus de développement, d'assurer sa croissance socio-économique et sa visibilité sur le marché mondial. Le projet envisagera de multiples scénarios de croissance urbaine afin d'offrir une plus grande dynamique, une plus grande facilité d'utilisation et une meilleure souplesse au niveau stratégique (révision tous les 5 ans)

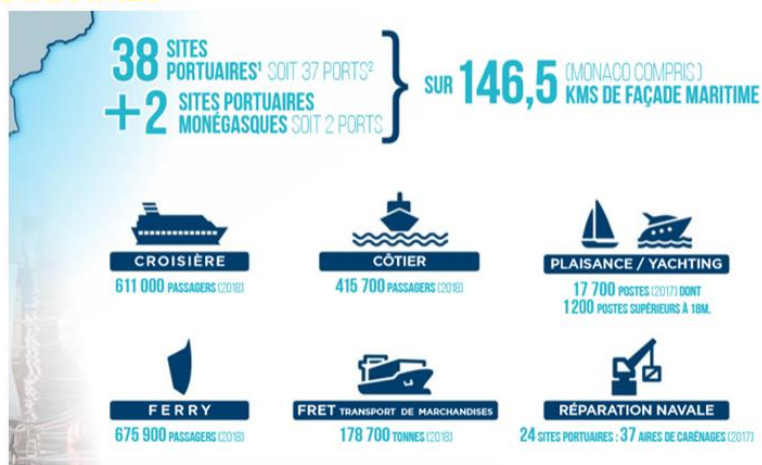
Puis **Valentina Vologni** de Capenergies, France, rappelle que la mission du pôle de compétitivité Capenergies consiste à accompagner ses 500 membres (grands groupes, startups, instituts de recherche, organismes financiers et collectivités) dans le développement économique et la création de valeur dans les filières énergétiques décarbonnées. Le pôle dispose également d'un processus de labellisation de projets, ce qui peut conférer des avantages aux lauréats lors de certains appels d'offres publics. En lien avec ses membres, Capenergies a travaillé à développer le programme Flexgrid (lauréat de l'appel à projet Réseau Electrique Intelligent de 2015 – REI6), programme structurant de déploiement de systèmes énergétiques intelligents. Flexgrid se propose d'accompagner des projets de Smart Grids (qui intègrent énergies renouvelables, stockage et pilotage intelligent) arrivés à maturité industrielle en Région Sud.

Le smart port est très précisément un des cas d'usage de Flexgrid. Un smart port permet d'être plus fluide, plus attractif et plus indépendant du point de vue énergétique. Les ports s'impliquent aujourd'hui dans quantités d'actions qui vont de la production d'énergie (incluant des innovations telles que les éoliennes offshore, le photovoltaïque, la thalassothermie, les boucles de chaleur), du stockage (électricité, hydrogène, chaleur, froid), du transport smart, de la consommation traditionnelle (éclairage et infrastructures) et plus innovante (raccordement électrique des bateaux à quai, mobilité des véhicules professionnels). La dynamique énergétique est donc un actif fondamental pour les smart ports.



Puis, après avoir expliqué comment fonctionnait le raccordement à quai et quel en était le modèle économique sous-jacent, Valentina Vologni présente les chiffres-clés des activités portuaires dans les Alpes Maritimes.

CHIFFRES CLÉS - ACTIVITÉS PORTUAIRES DES ALPES MARITIMES



Les Alpes Maritimes sont en effet un territoire très dynamique où l'on trouve plusieurs dynamiques smart port : Nice, Antibes, Golfe Juan, Cannes et Toulon pour ne citer que les plus importants. Concernant ce dernier, Capenergies y a accompagné le

projet « Hynovar » qui développe différentes briques technologiques de la filière hydrogène pour alimenter des véhicules terrestres et maritimes.

En conclusion, Valentina Vologni rappelle les conditions indispensables à une bonne dynamique smart port : l'importance de la concertation avec tous les acteurs, la qualité innovatrice des projets, leur adaptabilité au contexte local et la sensibilisation des utilisateurs. Elle précise enfin que sur le territoire européen, ce sont presque 1000 projets de réseaux énergétiques intelligents qui ont vu le jour depuis 2002.

Frédéric Dagnet conclut cette dernière table ronde en précisant que la cybersécurité est également une des dimensions clés du port. En conséquence, dans l'écosystème régional, de nombreuses startups se sont développées sur cette question.

