



AUCAME
Caen Normandie

VILLE ET PORT

COMMENT LE MARITIME SE DESSINE DANS LA VILLE ?



Les places portuaires peuvent être définies comme l'interface entre les espaces maritimes et continentaux, dépassant largement l'arrière-pays des villes, ouvert sur le monde d'un côté, parfois sur un continent de l'autre. Mais à l'intérieur même de cette interface, il en est une autre, mouvante au cours des temps, qui est celle de la limite entre le port et la ville. Sous un double phénomène d'évolution de l'organisation portuaire et de pression urbaine des villes, certains espaces changent de vocation. Quels sont les processus à l'œuvre ?

DE LA VILLE PORTUAIRE AU SYSTÈME VILLE-PORT

Le port et la ville ont formé pendant longtemps un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions. Ils constituaient ainsi des places de production, d'échanges, tournées vers le commerce maritime.

Le système « ville-port » fait référence aux relations que pouvaient entretenir les villes avec leurs ports pendant la Révolution industrielle et jusqu'aux premières décennies du XXe siècle.

La technologie des transports privilégiait alors le navire et le chemin de fer. Le stationnement des navires ne répondait pas encore à des contraintes de gestion en flux tendus. Spatialement, « le système ville-port se matérialisait par une très importante consommation d'espaces généralement linéaires sur la zone d'interface entre la ville et l'eau »*.

* Claude CHALINE, « Ces ports qui créèrent des villes », L'Harmattan, 1994.

On observait une accumulation de lieux de chargement et de déchargement, lieux de transformation, stockage, fabrication, en raison de la nécessité à l'époque de minimiser les déplacements à terre. Cet espace portuaire était très marqué par de vastes bâtiments destinés au stockage et éventuellement au conditionnement des marchandises. Se constituaient alors, à proximité, des quartiers plus ou moins réservés aux équipages et à la main-d'œuvre maritime et portuaire.

Fonctionnellement, le système ville-port était basé sur de nombreuses activités :

- La navigation et les activités associées (transport, maintenance, entretien des navires, construction navale...)
- La manutention et le stockage des marchandises ;
- Les activités manufacturières qui traitaient les produits importés ;
- Les services et les activités tertiaires (restauration, hôtellerie, commerces, sièges de compagnie...)
- Le trafic des passagers ;
- Les activités de pêche.

Inauguration du canal de Caen à la mer en 1857



QU'EN SAVONS-NOUS ?

FIN DU XX^E SIÈCLE, LE PORT QUITTE LA VILLE

Au milieu du XX^e siècle, et plus nettement à partir des années 1970, de profonds changements sont venus réorganiser l'activité portuaire. Dès lors, les ports et les villes ont évolué rapidement et leurs relations se sont transformées. Les activités portuaires se sont organisées en fonction des **exigences mondialisées du trafic maritime**, reléguant au second plan leurs relations avec la ville.

L'évolution des techniques de construction navale a permis d'**accroître la capacité des navires** (400 mètres de long, 30 mètres de tirant d'eau et d'une capacité de 500 000 tonnes pour un supertanker).

Pour accueillir ces navires, se constituent de vastes **zones industriello-portuaires (ZIP)** hors des villes par des opérations de types bluefield (développement réalisé en mer) ou greenfield (développement pris sur le domaine terrestre).

La création de ces ZIP s'est accompagnée de nouvelles techniques de traitement de la marchandise : la mécanisation, l'unicisation des charges, la conteneurisation, ce qui permet d'accroître les vitesses de transbordement, de raccourcir le temps de passage à quai des navires et d'améliorer la productivité des ports.

Les trafics maritimes ne sont plus uniquement captifs d'industries lourdes implantées dans les ZIP. Épine dorsale de la mondialisation, la conteneurisation est au cœur de ces chaînes. La logistique s'impose alors comme une fonction essentielle des territoires métropolitains et de leur insertion dans la mondialisation.

Le coût de transport d'un conteneur de 20 pieds (100 000 chemises par exemple) entre Shanghai et le Havre est d'environ 400 €. Quand bien même le coût du pétrole augmenterait-il fortement que le coût du transport maritime rapporté au prix de l'article unitaire resterait marginal. Aujourd'hui, le coût de transport le plus élevé est celui du trajet terminal en Europe, depuis le port.

A l'échelle mondiale, **90 villes seulement concentrent plus de 70 % du fret conteneurisé mondial**. Localisées en Amérique du Nord, Europe et Asie orientale, elles correspondent aux plus grandes métropoles qui s'imposent comme les nœuds du commerce mondial.

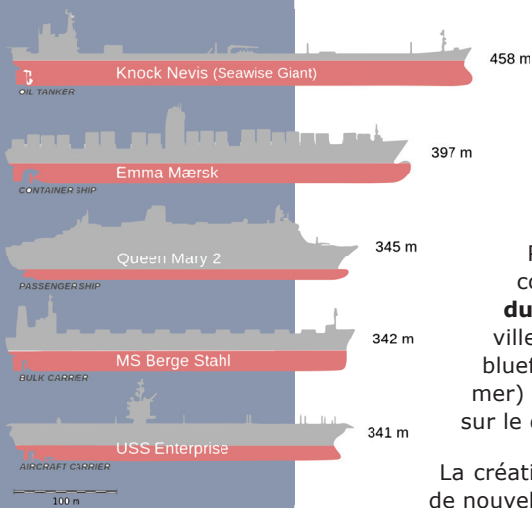
CONSÉQUENCE POUR LES VILLES

L'éloignement du port de la ville a conduit à la désorganisation et au **délaissement progressif de vastes espaces** avec des conséquences en termes de dévalorisation de l'espace, de pollution, d'image négative, mais aussi, pour les territoires, une baisse de l'emploi, de la population et des rentrées fiscales.

Pour autant, si dans un premier temps ces friches apparaissent comme un phénomène subi et indésirable, différents acteurs vont ensuite prendre conscience de l'opportunité pour la ville et le port de redéfinir ces espaces délaissés. Souvent à proximité immédiate des centres-villes, bénéficiant d'une valeur paysagère et patrimoniale nouvelle, **ces espaces, sous la pression foncière de l'expansion urbaine, trouvent aujourd'hui une nouvelle attractivité**. Pour autant, le renouveau urbain de ces espaces n'est pas forcément un gage de leur bonne insertion dans le tissu urbain existant. L'accessibilité, les connexions avec la ville, la continuité du tissu urbain, l'attractivité de la zone sont autant de gages que la greffe prene.

DES NAVIRES DE PLUS EN PLUS GRANDS :

Si la course au gigantisme s'est arrêtée pour les super tankers, elle se poursuit encore pour les porte-conteneurs et les navires de croisière.



(Source : Delphine Ménard, sous licence CC BY-SA 2.0 fr via Wikimedia Commons)

LE COMMERCE MARITIME EN QUELQUES CHIFFRES :

- **8 748 M tonnes** de marchandises transportées en mer en 2011

(source : UNCTAD, review of maritime transport, 2012)

- **Shanghai 776 M tonnes** en 2013, 1^{er} port mondial
- **Rotterdam 440,5 M tonnes** en 2013, 1^{er} port européen
- **Marseille 79,5 M tonnes** en 2013, 1^{er} port français
- **Le Havre 67,2 M tonnes** en 2013

(source : classement des ports, AAPAM 2014)



Le gigantisme des navires a fait évoluer les aménagements portuaires

Le terminal de Montoir de Bretagne ©Mer et Marine - V. Groizeleau

DOCKLANDS ET WATERFRONT : DEUX FORMES DE REQUALIFICATION URBAINE

Les opérations de **waterfront** (front maritime) s'étirent de manière linéaire en front de mer ou en bordure de fleuve. Ces opérations présentent donc un caractère très largement ouvert, la présence de l'eau y est importante. Très présentes en Amérique du nord (Vancouver, Toronto, San Francisco, Boston, Montréal...), elles sont souvent de taille plus modeste en Europe, plutôt fluviales que maritimes, à l'instar des rives de la Tamise, à Londres, opération moins médiatisée que les docklands londoniens.

Les opérations de type **docklands** (bassins autour des quais) consistent à valoriser le cadre urbain autour des anciens bassins en mettant en avant leur valeur paysagère. Le caractère maritime et ouvert est moindre que pour les opérations de waterfront. En revanche, des opérations récentes de docklands réutilisent et valorisent le patrimoine bâti portuaire (ex. docks Vauban, le Havre).

UNE TROISIÈME VOIE : LES REDÉVELOPPEMENTS À FINALITÉ MIXTE

Les grands projets de waterfront, comme ceux de docklands se sont faits sur des espaces ayant perdu leur activité portuaire. Si les traces de celle-ci demeurent et sont souvent mises en avant d'un point de vue paysager, la fonction a bel et bien disparu. Pourtant, de nouveaux développements urbains visent à reconquérir ces espaces portuaires tout en leur maintenant une vocation maritime. Cette dernière vocation est souvent orientée vers le trafic de passagers, plus facilement compatible avec la ville proche. L'accueil de navires de croisière en ville (comme port de base ou port d'escale) peut être très attractif et générer des retombées importantes pour le territoire. Des terminaux ferrés ou même de simples traversiers locaux permettent aussi de maintenir une activité maritime.

Le waterfront du Vieux-Port de Montréal

Le Vieux-Port de Montréal, sur le Saint-Laurent, a acquis sa forme actuelle au tournant du XXe siècle. Dès la fin des années 50, son trafic décline avec l'ouverture d'une voie maritime jusqu'aux grands lacs, entraînant avec lui la désaffection des quartiers du Vieux Montréal qui lui étaient très liés. Les premières réflexions pour un réaménagement urbain du Vieux-Port datent des années 1970 et vont aboutir, à partir de 1982 à un réaménagement complet du waterfront. Les objectifs de ce réaménagement visent avant tout à rouvrir sur la ville cet espace longtemps fermé et en faire un site paysager dont la dimension touristique et de loisir participe à l'image de la ville. Le caractère portuaire, la structure des bassins et les bâtiments ont été au maximum préservés.

*Le Vieux-Port de Montréal :
un réaménagement
de waterfront à vocation
touristique et de loisir.*

©Société du Vieux-Port de Montréal.



Les docks Vauban au Havre

Le réaménagement des docks Vauban, vastes hangars datant de 1846 destinés à stocker café, coton et épices, en une grande galerie commerciale a permis de valoriser ce patrimoine ancien, réchappé des bombardements de la Seconde Guerre mondiale. Autour des bassins Vauban et Paul Vatiné, la réhabilitation des docks café et docks océane en grands espaces événementiels (spectacle, congrès, sports) et l'implantation de nouveaux équipements publics (université, piscine) ou bien encore le siège de la CCI, permettent de faire le lien entre le projet urbain des quartiers sud (quartiers populaires portuaires) et le projet d'entrée de ville.

*Un aménagement de
docklands valorisant un
patrimoine ancien.*

Photo www.dockslehavre.com

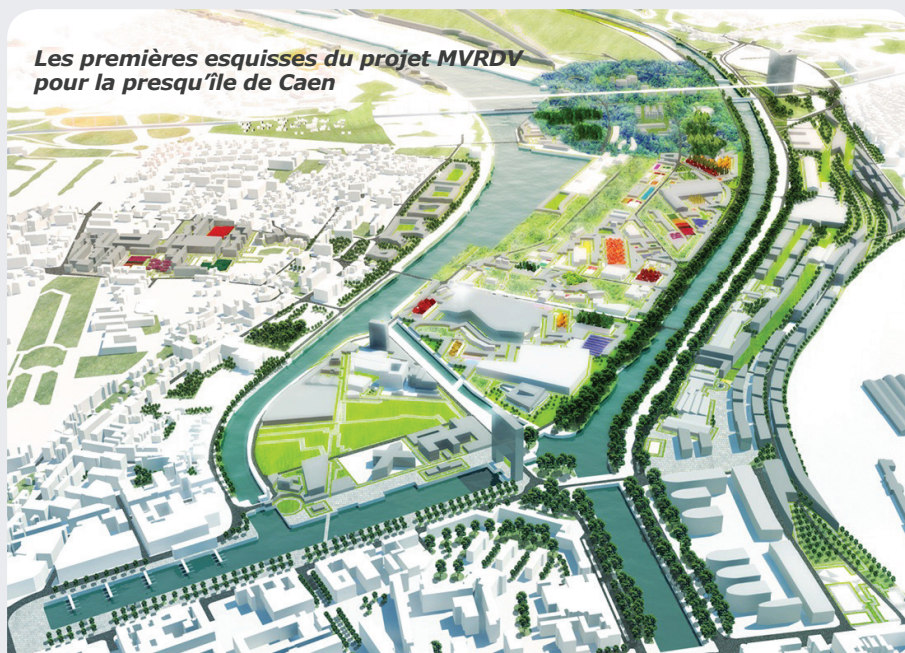


A Kiel (Allemagne), les navires de croisière et les ferries sont accueillis en centre-ville, au contact de la gare ferroviaire.

Presqu'île de Caen, un waterfront à mettre en valeur

À son échelle, le port de Caen connaît les mêmes problématiques de renouvellement du lien ville-port. Le port de Caen a tout d'abord été un port urbain, le bassin Saint-Pierre a été creusé dès 1792. En 1857, année même de l'ouverture de la gare de Caen, l'inauguration du canal de Caen à la mer a permis au port de s'affranchir des marées et a créé une « presqu'île » entre l'Orne et le canal, de Caen à Ouistreham. Avec l'évolution du trafic maritime, l'activité portuaire s'est progressivement déplacée de Caen vers la mer, en aménageant la presqu'île en site industrialo-portuaire. Le dernier mouvement de cette évolution est l'extension en mer (bluefield) de la plate-forme ferry de Ouistreham.

La presqu'île dans sa partie urbaine n'accueille plus d'activité portuaire lourde, même si le nautisme et la plaisance y sont très présents. Le réaménagement de la presqu'île vise à valoriser le lien de la ville à l'eau, dans un cadre plus urbain. La longueur de la presqu'île oriente le projet vers un aménagement de waterfront sur le canal, tout en permettant de conserver une activité maritime liée à la plaisance, au nautisme, voire à l'accueil de bateaux de croisière aux portes du centre-ville.



©MVRDV, SPLA Caen Presqu'île

L'évolution du commerce maritime mondial a progressivement déconnecté l'infrastructure portuaire de la cité. Le système ville-port peut se concevoir aujourd'hui de manière spatialement différenciée ; la ville d'une part, le port d'autre part. Pour autant, ville et port dans leur complémentarité forment aujourd'hui les interfaces entre les domaines maritime (celui des échanges) et continental (celui de la production et de la consommation). Les villes portuaires constituent les grandes places de marchés mondiaux, dans un contexte de globalisation des échanges.

Cet éloignement physique de la ville et du port laisse d'importants espaces à revaloriser. Des exemples européens et américains montrent des reconversions réussies d'espaces portuaires en espaces urbains. Dans ces aménagements, la valorisation d'un foncier disponible, bien placé, et la capitalisation sur l'image et l'imaginaire positifs de l'eau ne suffisent plus. La question de la réversibilité des aménagements ou, tout au moins, du maintien d'une certaine vocation maritime compatible avec la ville et l'exemplarité environnementale de ces projets sont aujourd'hui au cœur des réflexions, à Caen comme ailleurs.

- « Faire la ville avec le port. Quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port. Guide des bonnes pratiques », sous pilotage Ville du Havre dans le cadre des fonds européen de développement régional Interreg IIIC, zone Ouest, Programme-cadre régional HANSE PASSAGE, novembre 2007.
- « À l'interface ville-mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires », Aucame, avril 2008.

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Contact : thomas.boureau@aucame.fr
Réalisation et mise en page : AUCAME 2015

DÉPÔT LÉGAL : 1^{er} TRIMESTRE 2015
ISSN : 1964-5155



Agence d'urbanisme de Caen Métropole Normandie
19 avenue Pierre Mendès France - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00
contact@aucame.fr
www.aucame.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

Pour + d'info sur l'Open Data,
flashez ce QR Code

