

COURANTS

5

1^{er} semestre 2026

La revue d'un port en mouvement



DANS QUELLE MESURE LA MIXITÉ DES USAGES EST-ELLE DEVENUE UN PRÉREQUIS AU DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE PORTUAIRE ?

DEUX GRANDS TÉMOINS PARTAGENT LEUR VISION ET LEUR ANALYSE :

Erik ORSENNA, écrivain, membre de l'Académie française
et président de l'ONG Initiatives pour l'avenir des grands fleuves.
Bruno DELSALLE, directeur général de l'Association internationale
des villes et ports (AIVP).



10 INTÉGRER

Comment **les projets portuaires** tiennent-ils compte
de la mixité des usages ? Comment cela se traduit-il
en termes d'aménagement ? Quelles **retombées**
pour le territoire ?

20 MIXER

Dans quelle mesure les ports **s'ouvrent-ils au public** ?
Quels sont les **projets emblématiques** de la mixité des
usages portuaires ? Est-elle compatible avec des objectifs
de **performance économique** ?

28 CONCILIER

Comment la mixité des usages contribue-t-elle
à **l'acceptabilité** des projets portuaires ?
Comment s'organise la **concertation** ?
S'agit-il d'une **tendance mondiale** ?

édito



Il y a quelques semaines, la première phase de travaux de la plateforme multimodale Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) a été lancée. Ce nouveau port, situé dans les Yvelines, entre Achères, Conflans-Sainte-Honorine et Andrésy, a été pensé comme un véritable quartier portuaire ouvert sur la ville et inclura un parc, des berges renaturées et des voies piétonnes et cyclables. Il illustre une relation ville-port toujours plus étroite, en réponse aux attentes des habitants. Il témoigne également de la transformation accélérée des ports, sources d'importantes retombées économiques sur leur territoire, face aux enjeux majeurs que sont la raréfaction du foncier, la transition écologique, les tensions géopolitiques et la nécessaire limitation des nuisances.

C'est pourquoi ce numéro de *Courants* est consacré à la mixité des usages portuaires. En plein essor sur les cinq continents, cette approche, qui rend les espaces portuaires multifonctionnels, dépasse désormais le simple choix d'aménagement : elle constitue une condition stratégique de développement et de pérennité économiques des ports.

En accueillant commerces, restaurants, campus, espaces verts, culturels ou de loisirs, mais aussi bureaux, services, zones résidentielles, tout en s'ouvrant à la population et aux touristes, le port adapte son modèle aux réalités du XXI^e siècle. Il optimise ainsi sa valeur économique, renforce sa contribution au bien-être collectif et l'acceptabilité de ses activités. Comme vous pourrez le constater au fil des pages de ce numéro, cette réflexion en matière de mixité d'usages est d'ailleurs aujourd'hui incontournable lors de la conception des projets d'aménagement portuaires. Sur le projet PSMO comme ailleurs, elle repose sur un dialogue toujours plus nourri entre le port et l'ensemble des acteurs territoriaux, de l'État aux citoyens, des collectivités aux entreprises, des investisseurs privés aux associations. Ce dialogue, nous en sommes convaincus, crée les conditions d'un développement équilibré, pérenne et partagé, créateur de richesse et d'emplois et accélérateur de progrès sociétaux.

Nous vous souhaitons une bonne lecture.

Benoît ROCHET,
directeur général et président
du directoire HAROPA PORT





« Si **L'EAU**
est **VITALE**,
c'est qu'elle est
LE LIEN »

**LONGTEMPS AU CŒUR DES PRATIQUES ET DES
IMAGINAIRES, LES FLEUVES RETROUVENT
AUJOURD'HUI UNE PLACE CENTRALE : ILS
COMBINENT ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, ESPACES
PUBLICS ET LOISIRS. ILS REDEVIENNENT DES
LIEUX VIVANTS, AU SERVICE DES TERRITOIRES
ET D'UN DÉVELOPPEMENT PLUS DURABLE.
RENCONTRE AVEC ERIK ORSENNA.**

**« Le partage des usages permet non seulement
de désamorcer les conflits, mais aussi
de créer de la valeur collective et de renforcer
la résilience d'un territoire. »**

**Économiste de formation, Erik Orsenna
est écrivain, membre de l'Académie
française et président de l'ONG Initiatives
pour l'avenir des grands fleuves.**

Comment définiriez-vous la « culture fluviale » des Français ?

Il me semble que fleuves et rivières occupaient bien plus de place autrefois. Pour toutes sortes de raisons. Notamment les loisirs. Les cours d'eau étaient les lieux privilégiés pour les vacances. On dansait dans les guinguettes, on naviguait sur l'eau douce, aviron et belle plaisance, les peintres l'ont bien montré. Par ailleurs, moins domestiqués, les fleuves se faisaient redouter par leurs colères et leurs inondations. La peur fait partie de la culture. Enfin, les villes ne leur avaient pas tourné le dos ni enserrés entre des routes réservées aux voitures.

« Regardez les berges ! Aujourd'hui, ce sont sûrement les endroits préférés des habitants, à commencer par les jeunes. »

Depuis une vingtaine d'années, la culture fluviale revient. Un peu. Regardez les berges ! Aujourd'hui, ce sont sûrement les endroits préférés des habitants, à commencer par les jeunes. En somme, la culture fluviale française est en train de se réinventer : plus sensible, plus active, plus consciente de ce que les fleuves représentent – une mémoire, un paysage, un service, essentiel, une promesse d'avenir.

Votre ONG partage « une vision pluridisciplinaire, systémique et équilibrée des enjeux et usages ». Qu'en est-il du « partage des usages » ?

Si l'eau est vitale, c'est qu'elle est le lien. L'association Initiatives pour l'avenir des grands fleuves, que j'ai créée il y a maintenant dix ans avec la Compagnie Nationale du Rhône, porte une approche profondément pluridisciplinaire, croisant ingénierie, hydrologie, économie, géopolitique, biodiversité, urbanisme, agriculture, culture ou encore religions. L'équilibre entre usages économiques, sociaux et envi-

ronnementaux est au cœur de notre action. Le partage des usages permet non seulement de désamorcer les conflits, mais aussi de créer de la valeur collective et de renforcer la résilience d'un territoire.

Les projets que vous labelisez valorisent les fleuves comme « porteurs de solutions, de liens et de leviers de développement » : quels sont ces leviers selon vous pour l'axe Seine ?

Ma conviction absolue c'est qu'un fleuve n'est pas seulement un milieu naturel, c'est aussi un espace d'innovation, un vecteur de coopération, un levier d'adaptation climatique, un moteur de développement économique et culturel.

Transition écologique des activités portuaires, développement des mobilités fluviales, amélioration de la qualité de l'eau, renforcement de la coopération entre acteurs et redynamisation sociale du fleuve sont autant d'enjeux pour les années à venir.

Il faudra accentuer les dialogues territoriaux, faire converger les visions, rassembler les expertises. En somme, COOPÉRER, encore et toujours !

La mixité des usages peut-elle être le levier de développement économique et social des interfaces ville-port ?

Ces interfaces concentrent logistique modernisée, nouveaux services, espaces d'innovation et espaces publics attractifs. Elles peuvent devenir des moteurs économiques et non des zones de friction, si elles sont pensées comme des lieux mixtes et collaboratifs. Quelques actions clefs, souvent déjà mises en place sur le territoire, pourraient être accentuées : Festival du fleuve, parcours artistiques, réappropriation culturelle des quais, valorisation du patrimoine portuaire et industriel, transport fluvial pour les derniers kilomètres, création de nouveaux services publics fluviaux (mobilité, énergie, réemploi), etc.

Le maillage associatif local sera essentiel pour y parvenir, en co-construction avec les acteurs institutionnels. Il doit plus que jamais être épaulé en termes de politiques publiques.

LES NOUVEAUX USAGES DU DOMAINE PORTUAIRE



SPORT ET LOISIRS

Compétitions sportives, baignade (fleuve et piscines), clubs nautiques, pêche de loisirs

EXEMPLE : lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, les épreuves de natation en eau libre des compétitions de triathlon masculin et féminin, de relais mixte, de natation-marathon et de para-triathlon se sont déroulées dans la Seine. Un défi rendu possible grâce à la mobilisation des tous les acteurs du fleuve et au Plan Baignade.



RESTAURATION

Bars et restaurants

EXEMPLE : l'espace des Marégraphes, à Rouen, accueille, dans 8 anciens hangars, bars, restaurants et brasseries qui voisinent avec les locaux de l'Agence de l'eau Seine-Normandie, ceux de France 3 Normandie ou encore un site de laser-game.



CULTURE

Concerts, musées, expositions, Port Centers

EXEMPLE : la péniche Fluctuart, amarrée port du Gros-Cailrou à Paris, propose des expositions, événements et rencontres sur des tendances de l'art urbain. Elle cohabite avec la promenade Gisèle-Halimi et le jardin de l'archipel des berges Niki de Saint-Phalle.



COMMERCES

Commerces de détail, commerces pour professionnels, centres commerciaux

EXEMPLE : sur le port de Javel, à Paris, le magasin de matériaux Point.P ouvre ses portes aux professionnels du bâtiment. Le site est partagé avec l'usine Cemex en journée et la promenade des quais ouverte au public après 17 h.

Le port évoque souvent un espace fermé et sécurisé, dédié aux trafics de marchandises. Pourtant, le domaine portuaire est vaste et ne se limite pas à ses terminaux ! L'autorité portuaire aménage tous les espaces dont elle a la responsabilité. Si la raison d'être du port reste les activités industrielles, logistiques et multimodales, il s'ouvre aussi de plus en plus à des usages partagés avec la population. Une mixité qui transforme son modèle économique et la relation ville-port.



ENSEIGNEMENT

Grandes écoles, organismes de formation

EXEMPLE : le Campus Le Havre Normandie regroupe 10 grandes écoles. Sciences-po, l'École de management de Normandie, l'Institut national des sciences appliquées, l'Institut supérieur des études logistiques, l'École nationale de la marine et l'École nationale de la sécurité et de l'administration de la mer sont situées au cœur des bassins du port.



NATURE

Espaces protégés et lieux de promenade

EXEMPLE : sur le domaine portuaire rouennais, un chemin aménagé permet de découvrir la faune et la flore du marais de l'Aulnay en se promenant à travers différents milieux : bois, roselière, mares, etc.



ENTREPRISES ET SERVICES

Secteur tertiaire, structures administratives ou de l'ESS

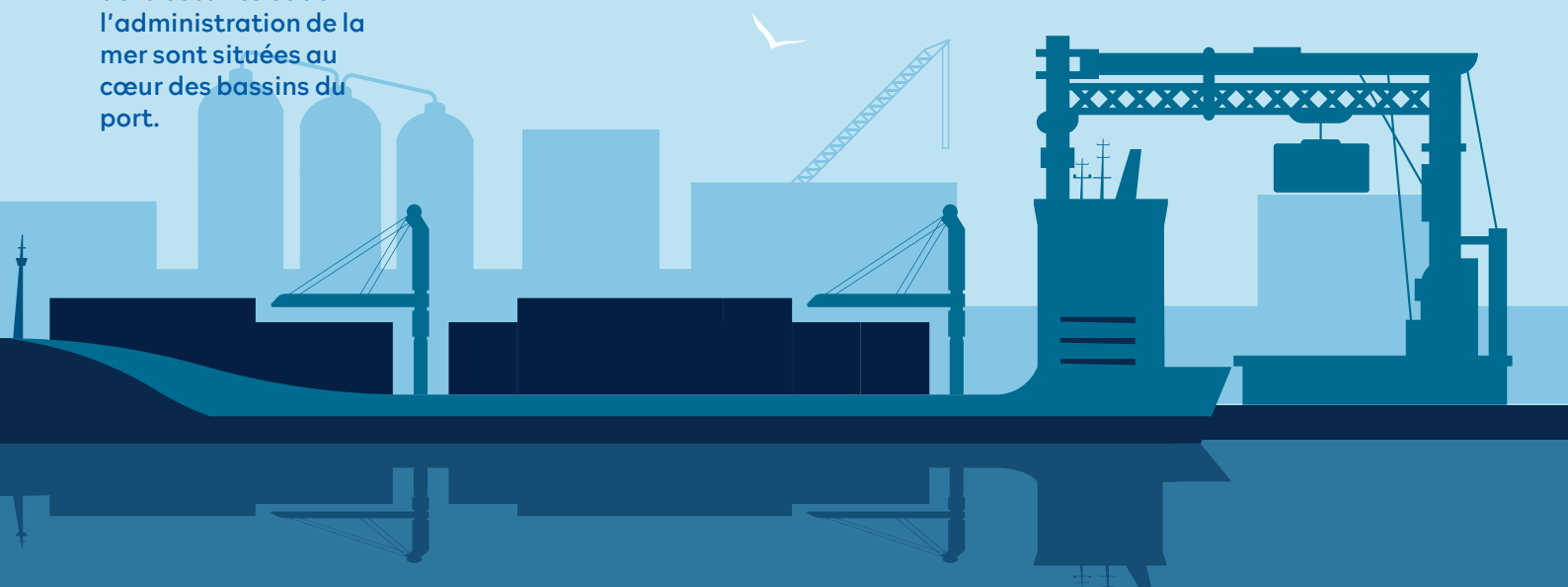
EXEMPLE : le Village by CA Rouen Vallée de Seine, membre du réseau de pépinières d'entreprises porté par le Crédit Agricole, accueille, dans le hangar 107 du port de Rouen, 70 start-ups et alumni et des événements privés.



LOGEMENT

Immeubles résidentiels

EXEMPLE : 1300 bateaux-logements et de plaisance à usage d'habitation stationnent sur le bassin de la Seine, cohabitant avec les divers autres usages de ports : transport de marchandises, animations, croisières, etc.



Villes et ports, le lien retrouvé



INDISSOCIABLES JUSQU'À LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE, LES VILLES ET LEURS PORTS ONT ENSUITE LONGTEMPS VÉCU SOUS LE RÉGIME DE « LA COHABITATION DISTANTE ». UN PHÉNOMÈNE MONDIAL, QUI SEMBLE APPARTENIR AU PASSÉ. SUR LES CINQ CONTINENTS, LE LIEN SE RENOUVE.

Pour Bruno Delsalle, cette évolution est liée à l'apparition d'enjeux globaux, d'ordres économique, écologique ou sociétal, qui ont incité villes et ports à réfléchir à ce qu'il se passait au-delà de leurs frontières administratives. « Ils ont constaté que le territoire était l'échelle adaptée pour répondre à ces enjeux et qu'ils avaient donc intérêt, à partir d'une vision partagée de ce territoire, à se construire ensemble un destin commun », résume-t-il. Parmi les facteurs de changements économiques, on note la forte hausse des trafics de marchandises survenue dans les années 2000, assortie d'une augmentation de la taille des navires. Pour accueillir ces bateaux géants et traiter les flux, des zones industria-lo-portuaires toujours plus vastes ont vu le jour en périphérie urbaine, sur le front de mer. « Cela a fini par poser des problèmes d'acceptabilité sociale », souligne Bruno Delsalle. Résultat ? Les attentes des riverains, des citoyens et des communes en termes de valorisation de ces quartiers et plus largement des villes portuaires se sont faites de



Bruno DELSALLE

plus en plus fortes. Au point de devenir parfois un enjeu électoral. L'urgence écologique fut un autre enjeu déterminant. « Les démarches de développement durable telles que la transition énergétique, la préservation des ressources, la mise en place de modèles d'économie circulaire ou la sauvegarde de la biodiversité sont impensables sans collabo-

ration entre acteurs territoriaux. Un port peut décarboner seul ses installations, mais pour les étapes suivantes, comme le branchement électrique des navires à quai, il a besoin de l'énergéticien et, au-delà, de la collectivité », poursuit Bruno Delsalle.

DES INTERFACES DIVERSES

Cette nouvelle cohabitation se traduit par un nombre croissant d'interfaces de toutes sortes, où va peu à peu se développer la mixité des usages. « Ces interfaces permettent aux villes de se réappropriier leur port, de le réintégrer à la vie économique et sociale de la cité, pour en faire un élément structu-



Bruno Delsalle, géographe maritimiste, a participé à la création de l'Association internationale des villes et ports (AIVP) en 1988 avant d'en devenir le directeur général.



rant de leur identité, de leur attractivité et de leur dynamisme », analyse Bruno Delsalle. L'organisation d'événements, la mise en valeur des archives et du bâti portuaires, l'ouverture de musées et de Port Centers s'y multiplient. Ces initiatives donnent aux citoyens la possibilité de mieux connaître les ports et valorisent la culture propre aux villes portuaires, « rendant à leurs habitants la fierté d'appartenir à une communauté d'intérêts », comme le note Bruno Delsalle.

« Ces interfaces permettent aux villes de se réapproprier leur port, de le réintégrer à la vie économique et sociale de la cité, pour en faire un élément structurant de leur identité, de leur attractivité et de leur dynamisme. »

La mixité des usages, intégrée dans les politiques d'aménagement, témoigne de l'évolution des relations entre les villes et leur port. Les espaces portuaires, leur patrimoine et leurs lisières sont réhabilités, embellis, valorisés avant d'être ouverts à la population. Les zones hybrides se multiplient, comme les quais partagés où l'on peut aussi bien croiser des ouvriers au travail que des familles en balade. Sur les interfaces ville-port s'ouvrent des bars, des restaurants, des parcs, des commerces, des musées, des cinémas, des salles de spectacle. Ces espaces d'articulation accueillent aussi des sièges sociaux d'entreprise et des start-ups, des logements et des centres des congrès, et s'y croisent des résidents, des touristes, des cyclistes, des baigneurs, des pêcheurs...

DES EXEMPLES INSPIRANTS

La tendance est née dans les pays anglo-saxons. Mais par suite d'opérations contestées, telle la réhabilitation des docks du port de Londres dans les années 1980, qui a entraîné une confiscation des bords de la Tamise par des condominiums privés, la France, l'Espagne et l'Italie ont engagé une réflexion collective sur d'autres voies possibles, plus conformes à l'intérêt général. « L'AIVP est née en 1988 de cette volonté des acteurs urbains et portuaires de développer le dialogue sur la transformation des interfaces ville-port, précise Bruno Delsalle. Depuis, les projets se multiplient. Certains sont très inspirants. D'où notre décision de lancer en 2024 le Prix AIVP Antoine-Rufenacht, qui récompense les plus remarquables. » Lors de la première édition, l'AIVP a reçu 23 candidatures. Le premier prix a été décerné au projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville (voir pages 32-33). Le jury a également attribué une mention spéciale au projet de réaménagement du port de Javel Bas à Paris. Présenté par HAROPA PORT, il conjugue des activités de production de béton, de stockage et de manutention de marchandises et une promenade publique le long de la Seine. « Cette mixité des usages ville-port crée beaucoup de valeur, pour la ville comme pour le port. Elle renforce la cohérence des territoires et leur attractivité. Elle permet d'offrir aux habitants un cadre de vie durable et de qualité – par exemple en réunissant dans un seul quartier des lieux de travail et de consommation – et elle favorise le soutien citoyen aux activités industrialo-portuaires », conclut Bruno Delsalle.

INTÉ-GRER



Le réaménagement de la **POINTE** de **FLORIDE**, un projet emblématique



Alexandra RUIZ

« Alexandra Ruiz est directrice générale du GIP Le Havre Croisières*, maître d'ouvrage des trois nouveaux terminaux de croisière de la pointe de Floride. »

SITUÉE AU CŒUR DU HAVRE, OÙ DÉBARQUENT CHAQUE ANNÉE DES MILLIERS DE CROISIÉRISTES, LA POINTE DE FLORIDE SE MÉTAMORPHOSE GRÂCE À UN AMBITIEUX PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT. ALEXANDRA RUIZ NOUS DÉTAILLE CE PROJET INÉDIT.

Pourquoi transformer la pointe de Floride ?

Il fallait adapter des installations portuaires à l'évolution rapide du secteur de la croisière : des navires plus grands, des flux de touristes plus importants, une exigence renforcée en matière de conditions de sécurité, de confort et d'efficacité opérationnelle, mais aussi d'environnement. Il était important, par exemple, d'électrifier les quais pour tendre vers des escales zéro émission. De plus, nous voulions donner une nouvelle dimension au dialogue entre la ville et son port, pour que les Havrais continuent à en être fiers et viennent, comme je le faisais enfant, y voir accoster les bateaux. La pointe de Floride est connectée au port et proche du centre-ville. C'est le lieu où le port et la ville se regardent, l'endroit idéal pour prolonger ce dialogue historique, noué lors de la création

du port du Havre en février 1517 par François I^{er} et de la ville six mois plus tard.

En quoi consiste le projet ?

Nous créons trois nouveaux terminaux de croisière, dont deux à partir d'anciens hangars réhabilités. Tous sont d'une grande qualité architecturale. C'est important, car le site donne une première impression du Havre aux croisiéristes et est visible depuis la ville. Le projet prévoit aussi l'aménagement d'espaces accessibles au public : une terrasse panoramique sur le toit d'un des terminaux et un parc de cinq hectares entre les bâtiments, lieu de promenade et de découverte qui pourra accueillir des animations telles que des concerts. Le projet, conçu pour préserver l'environnement et accélérer la transition énergétique,

intègre notamment des panneaux photovoltaïques en toiture pour une plus grande sobriété. Une valorisation de la

desserte urbaine existante, qui permet aujourd'hui déjà aux trois quarts des passagers de rejoindre la ville à pied, est également prévue.

Quelle place y tient la mixité des usages ?

La pointe de Floride n'accueille aujourd'hui que les croisiéristes. Une fois réaménagée, elle remplira plusieurs fonctions pour différents publics. Des fonctions économiques, puisque les nouvelles installations dynamiseront l'activité de croisière et renforceront l'attractivité de la ville, créant de la croissance et des emplois non délocalisables ; et des fonctions sociétales puisque le site permettra aux habitants du Havre de se réapproprier leur port en venant s'y promener et s'y détendre, ce qui contribuera à la qualité de vie locale.

*Le GIP Le Havre Croisières est un groupement d'intérêt public qui réunit la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et HAROPA PORT. Il assure depuis 2022 le pilotage et l'exploitation de l'activité croisières.

«La pointe de Floride, c'est le lieu où le Port et la Ville se regardent.»

La mixité des usages portuaires, moteur de développement économique

LES PORTS SONT UN ATOUT STRATÉGIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE TERRITORIALE. ET LEURS USAGES DE PLUS EN PLUS MIXTES ACCROISSENT ENCORE LEUR CONTRIBUTION À LA CRÉATION DE VALEUR.

EXPLICATIONS.

Nœuds d'interconnexions entre la terre et la mer ou la voie d'eau, où transitent matières premières, marchandises et voyageurs, les places portuaires sont depuis toujours créatrices de valeur pour l'économie locale, régionale, voire nationale. En 2011, les auteurs de l'étude collective « *Compétitivité des villes portuaires : le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) - France* », notaient ainsi que le cluster Le Havre/Rouen représentait plus d'un cinquième de la valeur ajoutée de la Normandie et 9,5 % de l'emploi régional, qu'il avait des effets indirects considérables sur plusieurs autres secteurs tels que le transport, le commerce de gros et de détail ou la construction, qu'il s'impliquait dans des programmes de recherche et d'innovation (en particulier dans la filière logistique) et qu'il contribuait à la valorisation de l'identité portuaire.

Quinze ans plus tard, avec 5,1 Mds d'euros de richesses générés chaque année et plus de



César DUCRUET

46 000 emplois², l'impact économique des complexes industria-lo-portuaires de Rouen et du Havre s'est encore renforcé. Car comme le souligne l'un des co-auteurs de cette étude, César Ducruet : « *La création de valeur des ports repose sur leur capacité à tisser des relations avec leurs villes* ». Or, depuis le début des années 2000, la mixité des usages portuaires s'est déve-

loppée, renforçant encore ces relations. Alors que les ports sont confrontés à une baisse structurelle de certaines de leurs activités traditionnelles, en particulier celles liées aux hydrocarbures, cette mixité leur permet de préserver l'équilibre de leur modèle en se dotant de nouvelles sources de revenus. Les activités nées de cette diversification accroissent également la contribution des ports à l'économie territoriale.

1. Merk, O. et al., « *Compétitivité des villes portuaires : le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) - France* », Éditions OCDE.
2. Données INSEE 2024.

“
César Ducruet, géographe et directeur de recherche au CNRS, est membre d'ÉconomiX une Unité Mixte de Recherche rattachée à l'Université Paris Nanterre.
”

DE L'INDUSTRIE VERTE AUX CAMPUS

La valeur créée grâce à la mixité des usages prend de multiples formes. À l'image de Bremerhaven en Allemagne, qui a trouvé un second souffle grâce à l'éolien offshore, des ports maritimes s'engagent dans l'industrie verte en se lançant dans la production d'énergies renouvelables. On voit des ports fluviaux s'intégrer à des circuits de logistique urbaine (à Paris, par exemple) ou à des boucles d'économie circulaire qui transforment des déchets en ressources. Certains ports attirent visiteurs et touristes en développant l'activité de croisière, comme c'est le cas au Havre sur la pointe de Floride, en aménageant des espaces verts, culturels et de loisirs ou en organisant des événements. D'autres jouent la carte de l'économie de la connaissance, mettant en place des filières de formation avec des partenaires locaux. Ces filières sont souvent liées aux activités portuaires. À Gênes, l'Académie italienne de la marine marchande forme par exemple des étudiants à la mobilité durable pour le transport maritime. « Mais ce n'est pas toujours le cas, le défi ultime consistant à proposer des formations généralistes comme le fait l'École de Management de Normandie, ou le campus de Sciences Po orienté Asie-Pacifique, installés sur le port du Havre », précise César Ducruet.

DE NOUVEAUX QUARTIERS URBAINS

Autre illustration de la mixité croissante des usages du port, le besoin croissant de foncier, conjugué à l'objectif de réduction de l'artificialisation des sols, entraîne la reconversion de nombreuses friches industrialo-portuaires en nouveaux quartiers urbains qui renforcent l'attractivité des villes. Le projet de refonte de l'entrée Est de la ville de Sète en témoigne. Lancé il y a dix ans par Sète Agglopôle Méditerranée, il est pensé pour offrir un cadre de vie moderne et convivial aux actifs et aux jeunes ménages en conjuguant 1 800 logements et des activités à vocation tertiaire et commerciale. « Des projets similaires sont parfois impulsés par l'État, note César Ducruet. En Corée du Sud, par exemple, c'est le gouvernement

Avec l'Armada, ROUEN FAIT L'ÉVÈNEMENT

Au début des années 1980, les quais de Rouen n'avaient pas encore été réaménagés. Ils ont été reconquis grâce à un événement : l'Armada. Depuis trois décennies et tous les 4 à 6 ans, il permet au grand public de visiter gratuitement des voiliers et bâtiments militaires pendant dix jours. Elle est devenue l'une des plus importantes manifestations touristiques françaises et joue aujourd'hui un rôle moteur dans le rayonnement et l'économie de la Normandie. En 2023, la 8^e édition a attiré 5 millions de visiteurs, soit plus que tous les autres rassemblements maritimes et festifs organisés en Europe. Elle a également créé 1 700 emplois directs, généré en 18 mois plus de 9 000 retombées dans les médias et réseaux sociaux et rapporté 8,4 millions d'euros. L'impact de l'Armada pour la Seine-Maritime est quant à lui estimé à 97,5 millions d'euros.

qui a décidé en 2001 d'installer le nouvel aéroport international sur une île accolée au port d'Incheon, à une trentaine de kilomètres de Séoul. Puis la ville a pris le relais en préparant l'aménagement sur un polder d'une zone urbaine mixte réunissant une trentaine d'activités dont du résidentiel, des commerces, de l'enseignement, un terminal à conteneurs et des activités tertiaires à forte valeur ajoutée. Une stratégie fructueuse, puisque 25 ans plus tard, le quartier contribue au rayonnement d'Incheon. »

Requalifier les FRICHES pour régénérer la VILLE



Fadia KARAM

« Fadia Karam est directrice générale d'Espaces Ferroviaires et directrice des grands projets et valorisation de SNCF Immobilier. »

LES FONCIERS FERROVIAIRES ET PORTUAIRES PARTAGENT DES CONTRAINTES JURIDIQUES ET OPÉRATIONNELLES SIMILAIRES. ESPACES FERROVIAIRES, FILIALE D'AMÉNAGEMENT ET DE PROMOTION DU GROUPE SNCF, A POUR MISSION PRINCIPALE DE REQUALIFIER LES FONCIERS FERROVIAIRES QUI N'ONT PLUS D'UTILITÉ D'EXPLOITATION.

Pourquoi les friches représentent-elles un gisement foncier stratégique aujourd'hui ?

Les fonciers ferroviaires libérés constituent aujourd'hui l'un des derniers grands réservoirs fonciers situés au cœur des métropoles, directement connectés aux infrastructures de transport. Dans un contexte de sobriété foncière et de ZAN*, leur transformation répond à une équation simple : transformer des sols déjà artificialisés plutôt que consommer de nouveaux espaces.

Mais l'enjeu dépasse la seule rareté. Ces sites permettent d'agir simultanément sur plusieurs leviers : une intensification maîtrisée, une continuité urbaine à favoriser entre deux quartiers, deux bassins de vie, la réintégration de grands ensembles techniques dans le cœur des villes. Ils offrent la possibilité de recomposer des morceaux de territoire structurants, là où l'infrastructure a longtemps créé des coupures.

La démarche vertueuse de recyclage urbain « 100 % ZAN » de ces sites artificialisés permet de refertiliser les fonciers par une forte biodiversité et de créer des quartiers sobres et vivants.

Comment évalue-t-on la potentielle valeur foncière d'une friche ?

La valeur foncière d'un site ferroviaire ne se décrète pas : elle se construit. Elle résulte d'un arbitrage entre le potentiel urbain, les contraintes techniques et un équilibre économique en faveur du projet. Les diagnostics environnementaux, les servitudes, la compatibilité avec l'exploitation ferroviaire et le calendrier de libération du site sont aussi déterminants. À cela s'ajoute un facteur majeur : l'évolution des marchés immobiliers. La mutation du secteur tertiaire où les usages évoluent, le manque d'offre de logements et l'exigence environnementale qui nous commande impactent bien sûr les bilans des opérations immobilières et d'aménagement. La valeur du foncier dépend donc de la capacité du projet à trouver son modèle économique.

Quelles contraintes peuvent freiner la reconversion de ces sites ?

Le modèle monofonctionnel appartient au passé. La viabilité de ces opérations repose désormais sur une hybridation

des usages. La mixité n'est pas un principe théorique ; c'est une condition d'équilibre. Elle permet d'amortir les cycles immobiliers, d'assurer une animation continue des quartiers et de réduire les déplacements contraints. Elle favorise aussi l'acceptabilité locale en répondant à des besoins multiples. Sur des fonciers aussi stratégiques, la densité devient qualitative : elle s'accompagne d'espaces publics généreux, de renaturation et d'une attention forte portée aux usages. Le frein principal que nous rencontrons c'est le temps. Les opérations sont plus longues à réaliser car plus complexes. Le temps s'approprioie mais s'amortit difficilement.

Quels sont les modèles de reconversion les plus fréquents pour ces sites ferroviaires ?

Notre ambition est de faire de la ville durable, attractive et résiliente. Nous développons des programmes mixtes qui s'inscrivent toujours dans leur contexte, en intégrant

*ZAN : La loi ZAN, introduite par la loi Climat et résilience de 2021, fixe un objectif de zéro artificialisation nette des sols à l'horizon 2050.

«La mixité [...] permet d'amortir les cycles immobiliers, d'assurer une animation continue des quartiers et de réduire les déplacements contraints.»

les enjeux climatiques, sociaux et sanitaires dès sa conception. Chaque projet immobilier est un levier de transformation responsable. Que ce soit en logements, résidences gérées, bureaux, commerces, campus, hôtels, nous défendons un immobilier ancré dans son contexte, capable de conjuguer exigence architecturale et environnementale avec l'art de construire.

Comment concilier mixité fonctionnelle et contraintes opérationnelles liées aux infrastructures ferroviaires ?

Cela suppose une conception urbaine sur-mesure et contextualisée proportionnellement aux contraintes de chaque site. Les fonctions les plus sensibles sont éloignées des infrastructures les plus actives. Les rez-de-chaussée accueillent souvent des activités moins vulnérables. L'innovation constructive – traitement acoustique, conception bioclimatique, réversibilité – permet d'intégrer les contraintes dès l'amont. Le dialogue

avec les exploitants ferroviaires est permanent afin d'assurer sécurité, continuité d'exploitation et qualité d'usage pour les futurs habitants.

Le projet des Messageries, à Paris, est un exemple emblématique de ce mouvement de revalorisation. En quoi consiste-t-il ?

Le quartier des Messageries, que nous aménageons dans le 12^e arrondissement de Paris, illustre bien en effet la transformation d'un site ferroviaire historique de 6 hectares en un quartier mixte comprenant 300 logements, des espaces de travail et de services, une école et une crèche. C'est un projet qui permet de faire une véritable couture urbaine jusqu'à la gare avec un parc public de 8 000 m² et de 450 m de longueur. Ce futur quartier répond à une forte ambition environnementale avec une réduction significative de son empreinte carbone et un suivi novateur de toute une série d'indicateurs

et d'outils de mesure comme UrbanPrint que nous développons particulièrement avec le Centre scientifique et technique du bâtiment. Les Messageries démontrent qu'un site ferroviaire peut devenir un quartier productif, végétalisé et ouvert, créateur de valeur territoriale et sociale. À l'échelle parisienne, la transformation des fonciers ferroviaires représente 22 hectares en cours de mutation sur cinq sites, avec, à terme, plus de 3 300 logements et une forte proportion d'habitat social.

Peut-on imaginer que les fonciers ferroviaires et portuaires deviennent des terrains d'expérimentation de la ville productive et bas-carbone ?

Oui, et c'est même leur singularité. Leur proximité avec les infrastructures de transport permet d'accueillir des activités productives compatibles avec la ville dense : logistique urbaine, économie circulaire, nouveaux modèles industriels légers. Par ailleurs, leur transformation offre une opportunité unique d'intégrer dès l'origine des exigences élevées en matière de décarbonation, de désimperméabilisation et de biodiversité. Les fonciers ferroviaires comme portuaires peuvent ainsi devenir des démonstrateurs de la ville productive post-carbone, à condition de conjuguer exigence environnementale, solidité économique et coopération territoriale.

Hybridation et flexibilité, nouveaux piliers de l'aménagement urbain

RASSEMBLER PLUSIEURS FONCTIONS DANS UN MÊME LIEU DEVIENT STRATÉGIQUE POUR LES VILLES ET LEUR PORT DANS UN CONTEXTE DE SOBRIÉTÉ FONCIÈRE. MAIS, FACTUELLEMENT, COMMENT CONÇOIT-ON ET CONSTRUIT-ON CES ESPACES ? ÉLÉMENTS DE RÉPONSE AVEC VINCENT DUTEURTRE.

Vincent Duteurtre s'intéresse à la mixité des usages depuis son diplôme d'architecte ; c'est pour lui un gage de réussite de l'aménagement urbain. « Elle rend les projets plus complexes à mener, mais aussi plus riches d'échanges et de valeur ajoutée », estime-t-il. Il ne s'agit pas en effet de superposer des usages : il faut les faire cohabiter, donc les « penser ensemble » dès la phase de conception, en trouvant un dénominateur commun, adapté à l'identité des lieux. Certains sites s'y prêtent mieux que d'autres. C'est le cas de la Citadelle au Havre, une presqu'île de 26 hectares sur le domaine portuaire, véritable trait d'union entre la ville et le port. Elle accueille déjà le terminal ferry, plusieurs entreprises, une association, l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) ou encore le Port Center. Et ce n'est qu'un début : pour tirer parti de sa situation stratégique, HAROPA PORT a en effet lancé une réflexion qui devrait aboutir à l'émergence de nouveaux usages hybrides.



Vincent DUTEURTRE

LA COMPLEXITÉ, LEVIER DE PROGRÈS

Si l'hybridation des espaces est plus complexe, c'est surtout parce qu'elle génère de nouvelles problématiques, comme celle du conflit d'usage ; il est difficile par exemple de faire cohabiter industrie chimique et accueil de touristes. Les aménageurs doivent en

outre limiter des externalités négatives (pollution, bruit, congestion routière) qui se cumulent avec les différentes fonctions. Les solutions basées sur le végétal permettent par exemple de pallier ces difficultés, limitant la transmission du bruit et la co-visibilité tout en améliorant la qualité de l'air, la biodiversité, la gestion de l'eau et le cadre de vie.

La mixité des usages multiplie par ailleurs les strates de règles à observer, qu'elles soient générales - sécurité, accessibilité légales -, ou spécifiques à certaines zones, telles celles du cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales des berges de

“
Vincent Duteurtre est architecte de formation et directeur général de l'Agence d'urbanisme Le Havre - Estuaire de la Seine (AURH) depuis le 1^{er} décembre 2025.
 ”

Seine dans Paris*. Pour Vincent Duteurtre, il ne s'agit pas là de contraintes, mais d'opportunités. « Ces logiques, vertueuses pour l'intérêt général, poussent à aller plus loin dans la conception et obligent à faire preuve d'innovation et de créativité, elles contribuent à la qualité et la durabilité des aménagements », souligne-t-il.

PRIORITÉ À LA SOBRIÉTÉ

Certaines techniques constructives favorisent cependant la mixité fonctionnelle, en apportant flexibilité, modularité, réversibilité et résilience. « Concevoir un bâtiment légèrement plus haut ou plus large que nécessaire, l'édifier sur une structure poteaux-poutres, le doter de vastes espaces de circulation facilitant la gestion des flux, ouvrir les rez-de-chaussée sur la rue, c'est rendre le bâtiment adaptable à l'évolution des besoins », illustre Vincent Duteurtre. Il préconise également une grande sobriété, y compris technologique.

« Moins un lieu est régenté, organisé, équipé, plus on est libre de lui attribuer différents usages. »

« Moins un lieu est régenté, organisé, équipé, plus on est libre de lui attribuer différents usages. Cela étant, poursuit-il, la réussite n'est jamais garantie, elle se joue sur le terrain, une fois le projet achevé, avec toutes les parties prenantes concernées. »

DE LA CONSTRUCTION À LA CO-CONSTRUCTION

Cela se répercute d'ailleurs sur la façon dont sont menées les opérations d'aménagement. Finis, le triptyque ingénieurs-urbanistes-architectes et la traditionnelle approche en silo ! Les projets sont co-construits par un collectif qui



Julien RÉVEILLON,
vice-président de l'Université Rouen Normandie,
spécialiste de la transition environnementale.

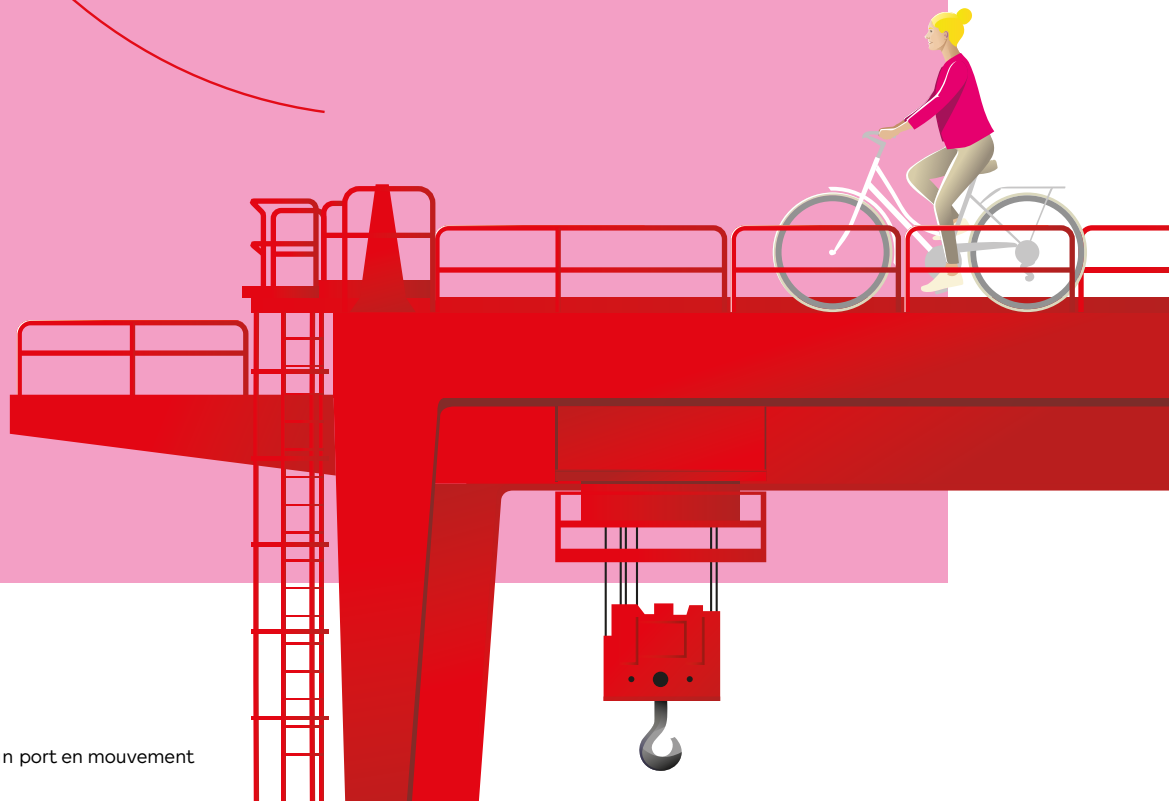
Que change la mixité des usages à la gestion des risques climatiques dans les ports ?

« Qui dit mixité, dit combinaison de vulnérabilités à prendre en compte : celles liées aux usages portuaires et logistiques classiques et celles liées aux nouveaux usages. En cas d'inondation, on devra par exemple s'assurer de la mise en sécurité des familles en promenade sur le site. D'où l'importance d'avoir une approche systémique des risques climatiques. Il faut aussi intégrer ces risques à la conception et à l'exploitation des aménagements et prévoir des plans de gestion de crise pour faciliter les arbitrages, avec des scénarios et des responsabilités identifiées. Cela dit, l'hybridation des espaces a des avantages : une digue peut ainsi être à la fois un moyen de renforcer la protection du port contre les crues et un lieu de promenade ! »

réunit un nombre croissant d'acteurs publics et privés, accompagnés tout au long de la construction d'experts variés, de l'écologue au spécialiste des risques industriels. « Surtout, la gouvernance a changé, relève Vincent Duteurtre. À la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre s'ajoute désormais la maîtrise d'usages, qui représente les usagers et est désormais pleinement impliquée dans le processus de conception. » De quoi poser les fondations d'une mixité d'usage réussie.

*Ce cahier des prescriptions définit un vocabulaire spécifique et commun pour les berges basses de la Seine dans Paris. Il vise à mettre en avant l'unicité d'un site, au-delà des usages variés qu'on peut y trouver, et à lui donner une cohérence.

MIXER



Le port, nouveau quartier de la ville

ALORS QUE LES ACTEURS ÉCONOMIQUES PORTUAIRES DÉCARBONENT LEURS ACTIVITÉS ET QUE LES TENSIONS FONCIÈRES POUSSENT LES HABITANTS VERS LES PÉRIPHÉRIES, LE PORT DEVIENT UN NOUVEAU QUARTIER DE LA VILLE. COMMENT LA RÉAPPROPRIATION DE CES ESPACES PAR LES HABITANTS S'EST-ELLE IMPOSÉE ? QUELS EN SONT LES INGRÉDIENTS ? LES EXPLICATIONS DE VIANNEY DELOURME.

Depuis une quinzaine d'années, l'horizon portuaire s'est ouvert sur la ville. Avec la diminution des activités industrielles liées au pétrole, le port est moins soumis aux risques de pollutions industrielles. Dans le même temps, les activités logistiques - plus compatibles avec la fréquentation du public - se développent et se rapprochent du consommateur final, en ville. Autre tendance forte : la tension foncière urbaine transforme les friches industrielles portuaires en de précieuses réserves pouvant accueillir des habitations, des commerces, des loisirs. Enfin, confie Vianney Delourme, « aujourd'hui, le fait de disposer d'un fleuve ou d'une rivière avec des berges aménagées participe largement à l'attractivité d'une ville ». Dans ce contexte, les projets de réhabilitation portuaire intégrant une mixité des usages se développent. À Paris, dans le XV^e arrondissement, le port de Javel est un exemple représentatif. Il a relevé le défi de faire cohabiter les usagers en réorganisant ses zones d'activités portuaires



Vianney DELOURME

industrielles, de distribution et de tourisme tout en créant des placettes piétonnes aménagées et des espaces végétalisés. La clé de ce projet ? Une « charte des usages » signée par les différents acteurs du port pour encadrer les pratiques.

L'île de Nantes fait également partie des projets urbains incarnant une mixité des usages réussie. Situé en lieu et place des chantiers navals fermés depuis la fin des années 80,

ce grand projet urbain intègre des habitations, des entreprises et des loisirs.

MÉNAGER LE DIALOGUE POUR MIEUX AMÉNAGER LE PORT

« Depuis une dizaine d'années, nous sortons de la notion de zoning, de séparation des activités. Ce mouvement est lié à l'extension de la ville : face à la pression urbaine, les habitants s'éloignent du centre et se rapprochent des zones industrialo-portuaires », explique Vianney Delourme.

Certains événements ou lieux de médiation sont

“ Vianney Delourme, président du média *Enlarge Your Paris*, accompagne les collectivités franciliennes dans la maîtrise « d'usage » de leurs projets urbains. ”

au service de cette ouverture. Vianney Delourme en a fait l'expérience dans le cadre de son opération annuelle « *Ménage ton canal* » dans le XIX^e arrondissement parisien, lancée en 2021. Aujourd'hui reprise par la Ville de Paris, elle rassemble habitants, associations, entreprises et acteurs publics autour du nettoyage des canaux et des berges, puis d'une baignade collective. « *Avec le réchauffement climatique, la baignade en ville répond à un vrai besoin, comblé aujourd'hui par*

« Aujourd'hui, [...] un fleuve ou une rivière avec des berges aménagées participe à l'attractivité d'une ville. »

la dépollution de la Seine, et qui va s'accroître. » En expliquant le milieu industrialo-portuaire de façon pédagogique aux habitants et touristes, les port centers contribuent eux aussi à une meilleure cohabitation. Tout comme l'aménagement des accès et des voies, même si la continuité des cheminements piétons et cyclistes pour traverser les zones portuaires reste encore à travailler. « *Le sentier de la métropole de Marseille est un bon exemple : il chemine dans les collines et les calanques, mais aussi dans les zones urbaines, périurbaines et industrialo-portuaires. Sur l'axe Seine, on pourrait imaginer à l'avenir réintroduire la possibilité du passage dans certaines zones industrielles, pour recoudre ces territoires.* » Organisateur de randonnées sur cet axe, Vianney Delourme rêve d'un cheminement continu entre Paris et Le Havre, où se succèdent les paysages immortalisés par les impressionnistes et les zones industrielles qui font vivre le territoire. Cette idée d'un tourisme doux sur l'axe Seine est partagée



Olivier JAMEY,

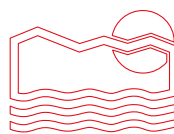
président de la Communauté portuaire de Paris

Une réappropriation des rives de Seine à Paris

« *Les entrepreneurs du fleuve ont à cœur d'y développer les usages, mais en veillant toujours à leur conciliation. La création de la Communauté portuaire de Paris a permis de promouvoir la mixité des usages et a marqué un tournant en ce sens, puisque tous les acteurs ont commencé à dialoguer. La fermeture des quais parisiens à la circulation routière en 2016 a initié ce mouvement, qui s'est encore accéléré avec l'ouverture de la baignade après les JOP 2024. Pour moi, la mixité contribue à l'attractivité : les riverains aiment se promener sur les berges pour voir les bateaux manœuvrer ! Se rendre en bateau sur son lieu de baignade ou se faire livrer ses boissons par la voie fluviale : voilà selon moi le modèle d'une vraie mixité des usages, qui va au-delà d'une simple juxtaposition des activités. Je pense également qu'il faut impliquer les habitants dans la gestion du fleuve, les responsabiliser pour en faire des lieux de convivialité ou chacun respecte le partage des usages.* »

par l'Entente axe Seine qui réunit les collectivités de la vallée de la Seine autour de projets communs. La demande est croissante et, pour cet écosystème territorial, la « bonne entente » entre les différents usagers des ports et des berges de la Seine tient autant à une identité commune qu'à une continuité territoriale.

Le Phare reconnecte Marseille à son port



En septembre 2025, le port de Marseille-Fos a dévoilé « Le Phare », son projet architectural d'envergure visant à réhabiliter la Halle J0, qui accueillera dès 2028 son siège social. Conçu par l'agence Corinne Vezzoni & Associés et d'un montant exceptionnel de 120 millions d'euros financés dans le cadre d'un partenariat public-privé, il concerne une surface globale de 8 800 m² et est conçu comme un moyen de reconnecter Marseille à son port. Outre les bureaux, la Halle J0 abritera 3 000 m² de programme mixte dont un institut de formation et un auditorium de 450 places. À terme, 20 000 m² supplémentaires seront réhabilités pour accueillir des immeubles de bureaux, un Port Center, un espace muséal, une grande esplanade, un square végétalisé, ainsi que des commerces et des restaurants. L'objectif : créer un lieu ouvert au public tout en maintenant l'activité maritime et en valorisant le patrimoine portuaire.



Faire cohabiter les usages des voies d'eau en Europe

Lancé en janvier 2023, le projet européen « Connected River » vise à améliorer la cohabitation entre les usages commerciaux, écologiques et récréatifs des voies d'eau en Europe du Nord-Ouest. Les réflexions sont centrées sur l'aménagement et l'animation des fronts d'eau et sont déclinées en 4 axes de travail : l'intégration d'acteurs généralement absents dans les instances de gouvernance des voies d'eau, l'expérimentation de nouvelles méthodes de gestion de projet, le lancement de projets pilotes - 6 en Europe - permettant de tester ces nouvelles solutions et la mise en place d'une plateforme numérique collaborative rassemblant les bonnes pratiques développées tout au long du projet. Le programme, financé par Interreg North Sea - un programme de l'Union européenne - s'achèvera à la fin de l'année 2026. Il réunit à ce jour 13 partenaires dans 6 pays européens.

La Seine : un fleuve et de plus en plus d'usages à concilier

Historiquement, la Seine intègre divers usages : transport de marchandises et de passagers, activités de loisirs sur les quais et activités événementielles. Or tous doivent cohabiter, et cela dans le respect d'une biodiversité qui se renforce. Héritage des Jeux Olympiques de Paris 2024, la baignade en Seine a été réintroduite à l'été 2025 par suite d'un grand plan d'assainissement piloté par l'État et les collectivités locales. Un nouvel usage à concilier avec le rôle d'infrastructure de transport du fleuve : grâce à une concertation menée par la Ville de Paris, les services de l'État, VNF et HAROPA PORT avec les usagers du fleuve, la localisation des sites de baignade, le calendrier et les horaires d'ouverture au public ont été ajustés afin de limiter les perturbations pour la circulation des bateaux.

Avec Les Amarres, la mixité prend de la hauteur !

UN HÔTEL LOGISTIQUE CONNECTÉ À LA SEINE VERRA BIENTÔT LE JOUR AU CŒUR DE PARIS. SON NOM ? LES AMARRS. RETOUR SUR UN PROJET EMBLÉMATIQUE AVEC DEUX DE SES ARTISANS : JONATHAN SEBBANE, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SOGARIS, ET CLÉMENT GY, ARCHITECTE.

“ Jonathan Sebbane a pris, en 2015, la direction générale du groupe Sogaris, acteur majeur de la logistique urbaine dans le Grand Paris. ”



Jonathan SEBBANE

Pouvez-vous nous présenter Les Amarres ?

Jonathan SEBBANE : Le projet consiste à réhabiliter les pavillons 1 et 2 des anciens Magasins généraux du Port d'Austerlitz, dans le XIII^e arrondissement de Paris, en alliant logistique urbaine fluviale, économie sociale et solidaire, espaces de travail et fonctions récréatives. Sur les 6 000 m² du programme, un tiers sera consacré à l'exploitation fluviale et 1 000 m² ont été sanctuarisés pour que l'association Aurore puisse y installer un lieu d'accueil de jour. Le reste sera dédié notamment à des activités économiques et des espaces communs. Les Amarres est un projet exemplaire à plus d'un titre. Il soutient le développement de la logistique urbaine fluviale et contribue ainsi à décarboner les activités de transport et de livraison en ville. Il valorise la rénovation plutôt que la reconstruction, dans un souci de sobriété foncière et de frugalité, ce qui lui a permis d'être labelisé Architecture Parisienne Exemplaire (APEX) en 2025. Il reconstitue le lien avec le fleuve et apporte une nouvelle qualité urbaine dans un quartier en pleine transformation. Bref, c'est un projet



Clément GY

“ Clément Gy est membre d'Encore Heureux, agence d'architecture engagée face aux défis écologiques et sociaux. ”

enthousiasmant.
Clément GY : D'autant qu'il nous permet d'expérimenter concrètement ce que pourrait être la ville de demain dans un contexte urbain très dense. Nous réhabilitons un bâtiment historique, les premiers docks parisiens modernes du XX^e siècle, pour qu'il retrouve son usage logistique initial, avec la volonté de magnifier ce lieu unique en respectant le patrimoine d'origine, mais aussi avec une programmation hybride qui va enrichir le site de fonctions supplémentaires. Outre l'accueil de jour, il y aura des espaces de restauration et de travail, par exemple. Et le toit du bâtiment accueillera une vaste terrasse végétalisée dotée d'une ombrière que nous avons conçue un peu comme une place publique, lieu de mixité par excellence, mais située en hauteur et qui offrira une vue exceptionnelle sur la capitale.

Comment avez-vous rejoint cette aventure et quel est votre rôle ?

J. S. : Nous avons constitué un groupement pour répondre à l'appel à projets lancé par HAROPA PORT et avons été

désignés lauréats. Sogaris est le mandataire du groupement, avec un triple rôle : investisseur, développeur et futur utilisateur du site, qui va accueillir nos bureaux parisiens.

C. G. : Encore Heureux Architectes fait partie de l'aventure depuis le début. Nous assurons la maîtrise d'œuvre, en travaillant en étroite collaboration avec les autres membres du groupement : Sogaris, Aurore, AREP, Éco+Construire, Fludis, Barges & Berges, Yes We Camp et Remix. Nous formons un collectif soudé et cet esprit d'équipe s'étend aux autres parties prenantes du projet.

« Le projet soutient le développement de la logistique urbaine fluviale [...], valorise la rénovation [...], reconstitue le lien avec le fleuve et apporte une nouvelle qualité urbaine. »

Jonathan SEBBANE

Les Amarres est un exemple de mixité verticale, c'est-à-dire d'intégration de différentes fonctions dans un même bâtiment, dans une zone portuaire : ces particularités ont-elles changé la manière dont vous avez conçu ce projet ?

J. S. : La mixité d'usages au sein d'un bâtiment productif est un savoir-faire reconnu de Sogaris. Nous sommes convaincus que c'est une condition sine qua non de son acceptation. Cela étant, Les Amarres se distingue par sa radicalité, puisque plus on monte dans le bâtiment, plus il accueille des publics divers. En rez-de-Seine et dans une partie du premier étage, il y a les activités logistiques, point de départ du projet, avec un accès pour faire entrer et sortir les marchandises. On trouve ensuite les espaces aménagés pour les autres utilisateurs du site : les travailleurs, l'association Aurore et les

« Avec Les Amarres nous expérimentons concrètement ce que pourrait être la ville de demain dans un contexte urbain très dense. »

Clément GY

personnes qu'elle accueille. Viennent enfin des espaces qui, comme la terrasse, sont ouverts à un plus large public, y compris aux gens venus de l'extérieur. Cette forte hybridation nous a conduits à prévoir beaucoup d'espaces de circulation et à réfléchir à l'animation des parties communes, deux éléments essentiels pour que la cohabitation fonctionne.

C. G. : Notre ambition était vraiment de proposer un nouveau modèle d'urbanisme vertical, où se croisent harmonieusement les flux et les fonctions. Nous avons évité le bâtiment pour ne garder que la structure poteaux-poutres-béton. Rien n'est plus efficace pour aménager des espaces modulaires, donc réversibles et facilement adaptables à différents usages : il suffit de poser des cloisonnements légers. Cela nous a également permis d'accroître la surface aménageable. Pour avoir encore plus d'espace, nous avons ajouté un étage. Par ailleurs, comme le bâtiment fait entrer des activités portuaires dans la ville, nous avons veillé à son intégration urbaine et limité au maximum ses impacts sur les riverains et l'environnement, notamment par une architecture frugale.

D'après vous, les projets de ce type vont-ils se multiplier ?

J. S. : Ils ont vocation à se multiplier, compte tenu de la rareté du foncier et de l'augmentation des besoins en logistique urbaine. Mais il faut pour cela lever les freins existants, en particulier ceux liés à une réglementation plus contraignante et à l'acceptabilité sociale de ces activités.

Pour l'industrie portuaire, mixité rime avec progrès

DES CENTRALES À BÉTON COHABITENT AVEC DES PISTES CYCLABLES SUR LES QUAIS PARISIENS ? C'EST L'UNE DES CONCRÉTISATIONS DE LA MIXITÉ CROISSANTE DES USAGES DANS LES PORTS. CERTES, CETTE MIXITÉ APPORTE AVEC ELLE DES CONTRAINTES. MAIS ELLE DONNE AUSSI AUX ENTREPRISES PRÉSENTES SUR PLACE L'OPPORTUNITÉ DE GAGNER EN PERFORMANCE. EN TÉMOIGNE CEMEX, PAR LA VOIX DE JANINA BAIGUS.

Le groupe, acteur majeur de l'industrie mondiale des matériaux de construction, compte 10 sites portuaires en Île-de-France, dont 4 à Paris. Il y mène deux activités liées à la logistique fluviale : la collecte, l'évacuation par barges et le recyclage de déblais et résidus de chantiers d'une part, la mise à disposition de matériaux, comme le béton prêt à l'emploi d'autre part. « Nos sites sont des espaces de transit, de production et de vente. En les installant dans des zones densément urbanisées, au plus près de nos clients, nous limitons les distances d'acheminement, donc le coût et les émissions de CO₂ du transport, déjà très décarboné car réalisé à plus de 90 % par voie fluviale », souligne Janina Baigus.

OBJECTIF INTÉGRATION

Cette implantation au cœur de la cité oblige néanmoins Cemex à veiller à la bonne intégration de ses sites dans leur environnement. D'où



Janina BAIGUS

son engagement dans la Charte d'amélioration des ports (CAP), portée par HAROPA PORT, la Ville de Paris, des fédérations professionnelles comme l'UNICEM* et des industriels. « Elle nous permet d'améliorer en continu l'intégration urbaine, architecturale, paysagère de nos installations et la maîtrise de leurs impacts écologiques », explique Janina Baigus. En 2024 et 2025, les sites parisiens de Cemex se

sont hissés aux premières places du podium lors des évaluations CAP. Le résultat, entre autres, des efforts fournis par l'entreprise pour y permettre la mixité d'usages. Sous l'impulsion de HAROPA PORT et de la Ville de Paris, les ports fluviaux de la capitale s'ouvrent en effet à la population locale et aux touristes.

« L'évolution de nos sites reflète cette tendance qu'on observe ailleurs, poursuit Janina Baigus.

*Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction

“
Janina Baigus est directrice adjointe
des Activités Portuaires de Cemex.
”

À Paris-Tolbiac, par exemple, les marchandises sont transbordées sur des quais à usage partagé qui deviennent des lieux de promenade en dehors des heures d'exploitation, et à Paris-Bercy, quand notre site ferme au mois d'août, il se métamorphose en guinguette en bord de Seine avec l'opération Quai Sauvage.»

LA SÉCURITÉ, PRIORITÉ N°1

Pour Cemex, cette mixité apporte de nouvelles contraintes à gérer. « Nous devons en priorité répondre aux enjeux de sécurité liés à la cohabitation d'activités et minimiser les nuisances sonores, visuelles ou environnementales », précise Janina Baïgus. Les solutions sont variées. Cemex adapte les habitudes et les horaires de travail pour ne pas troubler le quotidien des riverains. L'entreprise fait évoluer la gestion des accès et des flux de personnes et de marchandises sur ses sites, par exemple en modifiant des sens de circulation et en aménageant des voies dédiées à chaque usage. Elle veille à l'esthétique de ses bâtiments et végétalise les alentours. « Nous avons remplacé des pelles hydrauliques à moteur thermique par des pelles électriques, moins bruyantes et plus écologiques. Nous avons aussi enterré et couvert nos zones de stockage de matériaux, et systématisé l'utilisation de brumisateurs pour éviter la poussière et préserver la qualité de l'air », ajoute Janina Baïgus.

UNE DÉMARCHÉ CONCERTÉE ET VERTUEUSE

Quel que soit le sujet, Cemex agit en concertation permanente avec l'ensemble des parties prenantes concernées, des pouvoirs publics jusqu'aux riverains. « Les mesures sont parfois complexes à mettre en œuvre et elles ont un coût,



Sophie BARICHARD,

directrice du Développement domanial de HAROPA PORT I PARIS

Mixité et contrat d'occupation du domaine

« En réponse aux attentes de toutes ses parties prenantes, HAROPA PORT encourage la mixité des usages dans les ports. Certains de nos appels à projets incluent d'ailleurs la mixité des usages dans leurs critères d'attribution. Quand c'est un industriel du domaine qui propose un projet de développement d'une activité de loisir sur son site, il doit nous faire une demande d'agrément et prendre des engagements opérationnels via un avenant à la convention d'occupation, à durée limitée. Dans tous les cas, l'occupant reste le seul garant de la gestion des co-activités et de leurs impacts et le projet, présenté en mairie, doit avoir obtenu les autorisations nécessaires. Après la signature du contrat ou de l'avenant, HAROPA PORT réalise un suivi pour s'assurer de la bonne cohabitation des activités sur le site, en s'appuyant sur ses équipes de terrain. »

« Nous devons en priorité répondre aux enjeux de sécurité liés à la cohabitation d'activités et minimiser les nuisances sonores, visuelles ou environnementales. »

constate Janina Baïgus. Mais cela est largement compensé par notre présence dans ces ports et ses retombées positives en termes d'image de marque, d'expertise, d'innovation et de performance. Il est clair que travailler sur la mixité des usages portuaires nous a aidés à consolider notre niveau exemplarité dans le cadre du Label RSE Industries minérales, avec une note globale supérieure à 90 sur 100 et une progression constante depuis 10 ans sur les questions d'ancrage local. Et progresser en matière de RSE est vraiment essentiel pour une entreprise à mission comme la nôtre.»

CON- CILIER



De la gouvernance portuaire à la gouvernance des usages

ENTRE FONCTIONS ÉCONOMIQUES, URBAINES, SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES, LES TERRITOIRES PORTUAIRES CONCENTRENT DES ATTENTES MULTIPLES, PARFOIS CONCURRENTES. LEUR OUVERTURE À DE NOUVEAUX USAGES BOUSCULE LES MODÈLES TRADITIONNELS DE GOUVERNANCE.

Dans des territoires densément peuplés comme Paris, Rouen ou Le Havre, la cohabitation entre activités économiques et pratiques sociales se complexifie. À Rotterdam par exemple, le bruit sous-marin généré par le trafic maritime devient, au-delà d'un certain seuil, une nuisance pour la population. À Paris, la baignade dans la Seine doit faire rimer navigation, qualité de l'eau et sécurité. À Venise, l'intensification des croisières a révélé les conséquences environnementales et sociales d'une gouvernance centrée sur le court terme.

GOUVERNER AUTREMENT

Ces situations mettent en lumière les limites du modèle européen de « port propriétaire », où l'autorité portuaire gère le foncier et les infrastructures, et les opérateurs privés l'exploitation. Face à la mixité d'usages, deux voies s'ouvrent : confrontation ou collaboration. Pour Maurice Jansen, la réponse ne peut être dans le seul rapport de force. « *Le développement des usages mixtes des ports s'accompagne d'un glissement progressif vers des logiques de coopération. L'enjeu n'est plus de réduire les nuisances, mais de rechercher des impacts positifs partagés.* » La gouvernance devient alors un espace de partenariat et d'organisation durable.



Maurice JANSEN

UN RÔLE ÉLARGI

Il ne s'agit pas d'inventer de nouveaux modèles institutionnels, mais d'adopter d'autres modes d'action, intégrant des relations plus horizontales, notamment avec des acteurs locaux restés longtemps périphériques : collectivités, riverains, associations, usagers, voire écosystèmes naturels.

« *Les autorités portuaires sont amenées à développer de nouveaux mécanismes*

de dialogue avec les parties prenantes indirectes et à devenir des gardiens de l'écosystème ville-port, en coordonnant des programmes d'action collective », analyse Maurice Jansen.

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE COMME CATALYSEUR

La décarbonation des ports se heurte à deux freins : coût des énergies alternatives et instabilité réglementaire. À Rotterdam, malgré l'ambition d'un « port vert » partagée par une coalition d'acteurs, des blocages politiques et fiscaux nationaux ont freiné la dynamique. La gouvernance portuaire dépend ainsi de choix dépassant l'échelle locale. Face aux pressions écologiques et sociales, les ports sont appelés à dépasser une logique fonctionnelle pour devenir des gardiens de l'écosystème ville-port, chargés de préserver la résilience écologique, d'organiser la cogestion des usages et d'inscrire leurs décisions dans le temps long.

Maurice Jansen est chercheur à l'Université Erasmus de Rotterdam. Il a consacré sa thèse de doctorat aux ports comme leviers de transformation positive et est un expert reconnu des questions de gouvernance portuaire et des relations ville-port.

La concertation comme **OUTIL** de co-conception des **PROJETS**



Gilles-Laurent RAYSSAC

« Fondateur du cabinet de conseil en concertation Res publica, Gilles-Laurent Rayssac a été professeur associé à l'université de Caen en Management des parties prenantes et ingénierie de concertation. »

PARCE QUE LA MIXITÉ DES USAGES IMPLIQUE PAR DÉFINITION DES USAGERS AUX POINTS DE VUE DIVERS ET DONC DES ENJEUX TRÈS DIFFÉRENTS, DE TELS PROJETS D'AMÉNAGEMENTS NÉCESSITENT DE SOLIDES PHASES DE CONCERTATION, À PRÉVOIR À CHAQUE ÉTAPE DE LA CONCEPTION.

Quel est le rôle de la concertation publique dans un projet d'aménagement ?

La concertation publique doit être, au cœur de la conception, un moyen d'ajuster la configuration du projet pour qu'il réponde aux enjeux et besoins des différentes parties prenantes. Il ne s'agit pas de faire valider le projet (logique d'acceptabilité), mais de le faire évoluer : le dialogue entre les parties prenantes du projet, qui ont souvent des points de vue (très) différents permet de maximiser l'intérêt du projet pour toutes les parties prenantes. C'est l'intérêt général. Et l'intérêt général n'est pas la somme des intérêts particuliers ! Il reste toujours des intérêts contradictoires, il s'agit alors de mettre en œuvre des mécanismes de compensation, par exemple financière.

« Il ne s'agit pas de faire valider le projet, mais de [...] le faire évoluer, pour qu'il réponde à l'intérêt général. »

Étant donné les oppositions rencontrées, la concertation est-elle aujourd'hui indispensable sur les projets d'aménagement ? Peut-on parler d'un « syndrome NIMBY' » ?

Tout d'abord, elle est parfois obligatoire : tous les projets qui ont un impact sur l'urbanisme et l'environnement doivent faire l'objet d'une concertation publique, parfois en saisissant la CNDP². Deux textes ont accéléré le développement des pratiques de concertation. L'article 7 de la charte de l'environnement de 2007 précise que toute personne a le droit de participer aux décisions

1. NIMBY : acronyme tiré de l'anglais "not in my back-yard", que l'on peut traduire par « pas dans mon jardin » ou « surtout pas chez moi ». Le syndrome NIMBY désigne l'attitude qui consiste à approuver un projet pourvu qu'il se fasse ailleurs, ou à refuser un projet à proximité de son lieu de résidence.

2. CNDP : Commission nationale du débat public. Cette autorité publique indépendante a pour mission de garantir le respect des procédures participatives légales dans l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement, et parfois de les organiser elle-même.

« On ne peut pas passer en force sur un projet, aujourd'hui plus que jamais, il en va du vivre-ensemble !. »

publiques sur les projets ayant une incidence sur l'environnement. L'ordonnance d'août 2016 y ajoute le droit d'initiative : la possibilité d'obliger le maître d'ouvrage à organiser une concertation. À cela s'ajoutent

les concertations volontaires, décidées par les maîtres d'ouvrages. Quant au syndrome NIMBY, il existe mais il n'est pas nouveau. Les gens sont plus vigilants sur les projets qui les concernent de près. Il se renforce lorsque la

concertation n'est pas correctement organisée ou quand le fil du dialogue est rompu. En outre, tout un chacun peut relayer l'information d'opposition et mobiliser plus rapidement qu'autrefois via les réseaux. Les maîtres d'ouvrage doivent en tenir compte.

Quels sont les ingrédients indispensables pour une concertation réussie ?

Il faut bien définir l'objectif de la concertation et bien identifier l'ensemble des parties prenantes qui seront concernées, positivement ou non, par le projet (riverains, propriétaires fonciers, associations environnementales, industriels,

communes, etc.). Cela revient à identifier les enjeux du projet pour chaque partie prenante et les mettre en débat pour déterminer les solutions les plus adaptées tant pour le projet que pour l'ensemble des parties prenantes. Leurs points de vue ont une vraie valeur car elles connaissent l'environnement du projet. Quand en plus il s'agit des futurs usagers, les impliquer améliore considérablement sa conception ! Évidemment, le maître d'ouvrage doit être prêt à tenir compte des résultats pour le faire évoluer.

Quelles sont les différentes étapes d'un processus de concertation, les méthodes utilisées ?

Nous réalisons d'abord une étude de contexte pour comprendre l'environnement dans lequel le projet va s'insérer et décrire toutes les conséquences de ce projet sur cet environnement. Ensuite, il faut mettre en place un dispositif d'information. On peut alors définir les questions à traiter qui vont avoir un effet levier sur le projet, puis animer les dialogues. Réunions publiques, ateliers, balades urbaines, rencontres de terrain ou encore dispositif de dialogue en ligne : de nombreuses méthodes et techniques d'animation peuvent être utilisées. Avec un



objectif : faciliter le dialogue, entre le maître d'ouvrage et les participants, mais aussi entre les participants.

À la fin, on établit un bilan de la concertation, le livrable pour le maître d'ouvrage. Même si tous les résultats de la concertation ne sont pas approuvés, le maître d'ouvrage pourra expliquer ses positions.

La concertation sur les projets portuaires, de long terme et intégrant une mixité d'usages, présente-t-elle des particularités ?

Le développement des projets de long terme peut être accompagné par plusieurs étapes de concertation, à des moments clés : en amont, puis à la fin de la phase d'études, pour associer les parties prenantes à différents niveaux de décision. La mixité d'usages augmente surtout le nombre de parties prenantes pour un port, qui, en principe, a une relation moins directe à la population qu'une municipalité. L'extension importante du port ou le trafic routier touchent les riverains par exemple. Dans ces cas-là, la concertation peut même apporter une nouvelle dimension au projet, en révélant de nouveaux usagers et usages possibles. À Paris, par exemple, la concertation publique sur des ports urbains a abouti à la transformation des infrastructures sur les berges de la Seine, pour une plus grande mixité des usages. Sur tous ces projets, on ne peut pas passer en force, aujourd'hui plus que jamais, il en va du vivre-ensemble !

3 questions à CHARLOTTE LOCQUET, responsable du dialogue territorial et de la concertation, HAROPA PORT

Quels sont les projets de HAROPA PORT concernés par la concertation ?

Tous les projets qui ont des enjeux environnementaux et sociétaux font l'objet d'un dialogue continu et structuré avec les parties prenantes : les élus, les habitants, les acteurs économiques, les associations environnementales et de riverains. Par exemple, près de Rouen, à Val-de-la-Haye nous avons mené une concertation dans le cadre d'un projet de restauration de zones humides et de valorisation paysagère du bord de Seine. Il prévoit notamment la création d'une promenade, mais implique aussi l'abattage de 175 arbres malades et la destruction d'une digue, qui pouvaient être des sujets d'inquiétude pour les riverains. La concertation a permis d'associer ces usagers finaux aux décisions et aux aménagements à venir.

Comment HAROPA PORT organise-t-il la concertation ?

L'objectif est de favoriser la confrontation des points de vue et la co-construction de solutions au sein d'espaces de discussion stables, ouverts et pérennes. Pour les grands projets, en plus de la concertation sur le projet fini, obligatoire, nous organisons une concertation volontaire en amont. Nous avons également créé des instances permanentes de concertation (IPC) avec les parties prenantes dans les ports de Bonneuil-sur-Marne, Gennevilliers et Limay-Porcheville.

Quel est l'intérêt de cette concertation publique ?

La réussite des projets portuaires repose de plus en plus sur leur capacité à être compris, partagés et acceptés par les territoires. Chaque démarche de dialogue vise à nourrir les projets et à en améliorer la robustesse. C'est devenu une véritable boussole pour l'entreprise : nous avons même lancé une concertation pour l'élaboration de notre projet stratégique 2026 - 2030.

Le protocole ville-port, un cadre d'avenir

L'INTERFACE ENTRE LE PORT ET LE CENTRE-VILLE HAVRAIS, CLASSÉ À L'UNESCO, BÉNÉFICIE D'UN AMÉNAGEMENT RÉGI PAR UN PROTOCOLE VILLE-PORT DEPUIS 2014.

Réunissant la Ville du Havre, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et HAROPA PORT, ce document a été signé pour la première fois en 2014 pour une durée de 3 ans. « Même sans formalisme, la coopération ville-port s'est poursuivie ces dernières années, explique Véronique Hauchecorne. En 2024, nous avons décidé de la réaffirmer à travers un nouveau protocole, validé par toutes les parties prenantes. L'objectif : travailler autour des 3 axes que sont l'attractivité, la prospective innovation et les réponses aux situations de risques. Les projets doivent être pensés de façon écosystémique car les acteurs du territoire sont soumis à des contraintes communes telles que les risques technologiques, submersion ou sûreté, ou pour assurer leur intégration dans les mobilités. » Ce protocole, incluant des feuilles de route par secteur, réaffirme une vision commune d'un espace stratégique. « Des réunions se tiennent plusieurs fois par an sous forme de comités de pilotage. S'y ajoutent des comités techniques et groupes de travail spécifiques. Nos partenaires, dont l'Agence d'urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH), Le Havre Seine Développement ou la chambre de commerce et d'industrie, sont associés aux réflexions. Mais surtout, nous entretenons divers échanges qui nourrissent nos actions au quotidien. »

LE HAVRE ET SON PORT, DES DESTINS LIÉS

Dans ces relations, la mixité des usages est centrale : la ville du Havre partage avec son port



Véronique HAUCHECORNE

500 ans d'histoire. « Il existe une interdépendance entre eux : pour se développer, le port a besoin de main-d'œuvre qualifiée et la ville bénéficie directement de l'économie portuaire », poursuit-elle. Mais la réglementation ISPS* a créé une séparation entre ces deux espaces avec la sécurisation des installations. Aujourd'hui, « il faut (re)donner à voir, à comprendre le port, c'est une attente sociétale ».

Donner à voir, c'est notamment le sens du réaménagement du quai de Southampton, projet emblématique des relations ville-port havraises. Ancien site d'accueil du terminal transmanche, il a désormais des fonctions urbaine, commerciale et récréative tout en conservant la possibilité d'accueillir des activités portuaires. À citer également, le projet Escaut avec le réaménagement des docks commerciaux, l'implantation du port de plaisance dans un bassin autrefois utilisé pour le commerce de charbon et la création d'un jardin fluvial.

« Le renouvellement du protocole permet de poursuivre cette dynamique et de maintenir un dialogue constructif gagnant-gagnant. En plus d'accompagner les transitions et d'affirmer le potentiel économique du territoire, cette coopération doit relever un nouveau défi : celui de la raréfaction du foncier », conclut Véronique Hauchecorne.

*L'International Ship and Port Facility Security a été adopté en 2002 et réglemente les opérations maritimes afin de garantir la sécurité des ports et des navires.

Véronique Hauchecorne est responsable de la Mission grands projets d'aménagement au sein de la direction de la Transformation de la zone industrialo-portuaire de la direction territoriale du Havre de HAROPA PORT.

Requalification d'espaces portuaires : une tendance mondiale

LA REQUALIFICATION DE FONCIER POUR DES USAGES MIXTES OUVERTS À UN LARGE PUBLIC EST UN PHÉNOMÈNE MONDIAL, LIÉ À UN MOUVEMENT DE MUTATION DES ESPACES PORTUAIRES. QUELQUES POINTS DE REPÈRE AVEC PAUL TOURRET.

« Pour bien comprendre la ville portuaire d'aujourd'hui et de demain, il faut se pencher sur l'histoire économique des ports. Ceux-ci se sont étendus du centre de la ville à la périphérie, des docks, aux zones industrialo-portuaires (ZIP) dans les années 50. » Pour Paul Tourret, la requalification contemporaine des ports concerne la « zone grise », entre le centre et les ZIP, qui accueillait notamment les docks. Partout dans le monde, les villes profitent de ces vastes espaces pour s'étendre et faire face à la pression foncière en réhabilitant des bâtiments existants. Quant aux autorités portuaires, elles trouvent là une façon de valoriser économiquement leurs friches. Ces espaces sont alors dédiés à des fonctions urbaines variées : commerces, espaces récréatifs et touristiques, logements, bureaux, etc.

DES USAGES DIFFÉRENTS SELON LES CULTURES

« À l'échelle mondiale, on observe que le projet de requalification dépend de la configuration des ports et des villes, mais revêt aussi une dimension



Paul TOURRET

culturelle », explique Paul Tourret. En Europe du Nord, ces espaces au bord de l'eau deviennent souvent des lieux d'habitation très recherchés. Au Pays de Galles, la zone portuaire de Cardiff est un exemple de requalification urbaine intégrant logements, bureaux, commerces et espaces de loisirs. Le Cardiff Bay

est également devenu un quartier touristique. De la même façon, à Hambourg, le projet urbain de la zone portuaire de HafenCity, en cours, prévoit l'arrivée de plus de 10 000 habitants et la création de dizaines de milliers d'emplois. Dans les pays du Sud, où le rapport à la mer et aux fleuves est différent, l'installation d'habitations dans ces quartiers portuaires semble moins évidente. Les projets se tournent plus vers la culture, le tourisme, les commerces et les services. C'est le cas à Bilbao, en Espagne : l'ancien port industriel est devenu une place forte de l'art contemporain avec l'arrivée du musée Guggenheim en 1997. Il attire des touristes du monde entier qui font revivre la ville. Quant à Euromed à Marseille, c'est un quartier qui a commencé sa transition en accueillant un hôtel, des commerces et des loisirs.

« Docteur en géographie, Paul Tourret dirige l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR). Cet observatoire étudie les évolutions des ports, du transport maritime et de l'industrie navale. »

UNE RÉPONSE À DES DÉFIS ÉCONOMIQUES ET URBAINS

Au-delà du rapport culturel à l'eau, la requalification des espaces portuaires dépend également des défis auxquels les pays sont confrontés. Ainsi, en Asie, où la tension foncière est forte, le port accueille une mixité d'usages depuis les années 80 et ces quartiers se densifient. À Singapour, après le quartier de Marina Bay abritant tours résidentielles, entreprises et infrastructures de tourisme, le projet Greater Southern Waterfront doit transformer 120 km de front de mer à partir du terminal portuaire de Pasir Panjang. À Yokohama, au Japon, la zone portuaire Minato Mirai 21 - littéralement « le port du futur » - est devenue depuis les années 80 un quartier d'affaires, de tourisme et de commerces. Au fil des ans, il s'est densifié avec notamment des logements haut de gamme. « *Dans ces villes, le vieux port devient un waterfront avec un souci architectural et d'identification de la cité par son port* », précise Paul Tourret. C'est également le cas aux États-Unis, par exemple à San Francisco et à Baltimore, où la requalification portuaire suit le modèle du festival marketplace* tourné vers le tourisme, les loisirs - parcs et musées -, les commerces et accorde une grande place aux piétons.

« Au-delà du rapport culturel à l'eau, la requalification des espaces portuaires dépend également des défis auxquels les pays sont confrontés. »

La reconversion MODELE du Port de TANGER Ville

Initié en 2010, la reconversion du Port de Tanger Ville, qui met le port au service de la ville et des citoyens, est devenue une référence internationale en matière d'intégration urbaine. Elle a transformé une zone portuaire historique en un pôle d'attractivité. Les murailles de la médina ont été restaurées. De nouveaux espaces culturels ont vu le jour et 30 hectares d'espaces publics ont été aménagés sur le port en lieu de promenade et de loisirs. Ce projet a affirmé Tanger comme destination touristique, de croisière et de plaisance de premier plan, contribuant à la création de milliers d'emplois. Ce projet a été lauréat du Prix AIVP Antoine-Rufenacht 2024.

Cette tendance à la mixité des usages sur les espaces portuaires a-t-elle de beaux jours devant elle ? « *Dans un contexte de changement climatique, l'accès à l'eau, et donc à la fraîcheur, est recherché par les populations, c'est un véritable atout pour ces villes* », confirme Paul Tourret. Et la réindustrialisation en cours sur certains espaces des ports ne devrait pas affecter ce mouvement, qui se manifeste essentiellement à l'interface ville-port. Si l'on tient compte des risques de crues pour bâtir surélevé, comme à Hafencity à Hambourg, le port peut constituer une zone attractive et relativement protégée. Pensé ainsi, comme l'envisagent les chercheurs du projet de prospective Infraport (voir page suivante), il pourrait même devenir un lieu refuge.

* Le festival marketplace est un modèle de développement urbain à usage mixte développé aux États-Unis à partir des années 70. Il intègre des commerces spécialisés, des restaurants, des divertissements et des rassemblements publics dans des espaces architecturalement attrayants - souvent des bâtiments historiques ou des sites riverains - pour stimuler le tourisme et la revitalisation du centre-ville grâce à une atmosphère festive et expérientielle.

La mixité des **USAGES** au cœur du port du **FUTUR**



Frédéric DESCOMBES

« Frédéric Descombes est responsable du Ideas Laboratory au Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA). »

À QUOI LES PORTS POURRAIENT-ILS RESSEMBLER EN 2070 ? LES CHERCHEURS DU « IDEAS LABORATORY » DU CEA ONT PUBLIÉ LE PROJET INFRAPORT ET DÉFINI TROIS SCÉNARIIS RÉPONDANT AUX DÉFIS ÉCOLOGIQUES, ÉCONOMIQUES ET SOCIÉTAUX. DANS CHACUN, LA MIXITÉ DES USAGES EST AU CŒUR DU PORT DE DEMAIN.

LES ÉCLAIRAGES DE FRÉDÉRIC DESCOMBES.

« Le port est au cœur des défis climatiques et économiques, et ses changements doivent s'envisager sur le long terme. »

Comment le projet Infraport est-il né ?

Au Ideas Laboratory, nous explorons le futur au regard des enjeux sociétaux et des grandes avancées scientifiques et techniques. Nous avons choisi de nous pencher sur le port, car il est au cœur des défis climatiques et économiques, et ses changements doivent s'envisager sur le long terme : les infrastructures portuaires sont faites pour 100 ans ! Infraport s'intéresse à un horizon de 50 ans, assez lointain pour présupposer des changements climatiques et économiques radicaux. C'est une initiative collaborative portée par l'Union des ports de France, le Cerema, Bouygues, Vicat, Schneider Electric, EDF, Bergerat Monnoyeur, Eneria et le CEA.

À quels grands défis le port va-t-il être confronté dans les années à venir ?

Nous avons défini 11 défis, nos points de départ pour envisager les réponses

du port de demain. Parmi ceux-ci, deux énormes changements impactent structurellement les ports. D'abord, ils sont en première ligne face au dérèglement climatique puisqu'ils subiront la montée des eaux – avec un risque de submersion de la côte –, mais aussi des épisodes intenses comme des tempêtes. Ainsi, il s'agit de revoir complètement les infrastructures. L'autre défi est économique : avec une chute annoncée du transit des hydrocarbures, le port doit trouver un autre modèle. Le projet Infraport vise à adapter le port à ces changements.

Comment avez-vous travaillé pour imaginer le port de demain et ses activités économiques ?

Après avoir exploré les défis, nous avons défini de nouvelles fonctions au port, pour y répondre. Par exemple, face à la raréfaction de l'eau, le port peut jouer un rôle central en produisant de l'eau potable, à partir d'eau de mer ou d'eaux usées industrielles. De la même façon, en

« Ces ports produisent de l'énergie décarbonée, de l'eau potable, transforment les déchets [...], utilisent les services écosystémiques : autant d'activités économiques reliées entre elles. »

passant d'un modèle basé sur les énergies fossiles à la production d'énergies renouvelables - par exemple l'éolien offshore ou l'énergie osmotique -, le port devient fournisseur d'énergie locale décarbonée. En

gagnant en robustesse face aux épisodes climatiques, il protège les villes du littoral. C'est aussi le lieu idéal, comme on commence à le voir aujourd'hui, pour développer l'économie circulaire par une approche collaborative des acteurs locaux.

Pouvez-vous nous présenter les différents scénarii ?

Les trois scénarii représentent trois manières de s'adapter aux changements climatiques. Le « port huître » est un bunker qui résiste aux épisodes violents. Le « port île » s'adapte aux changements. Quant au « port polymorphe », il est délocalisé en mer !

Pouvez-vous nous en dire plus sur le « port huître » ?

Ce modèle s'appuie sur des bâtiments connectés aux prévisions météorologiques, qui, comme l'huître, peuvent se refermer pour se protéger des conditions extrêmes, en permettant à l'activité de se poursuivre pendant la tempête. Construit à partir de matières biosourcées, il sait aussi filtrer l'eau et produire sa propre matière. L'eau est également source de production d'énergie électrique via des turbines et l'énergie osmotique. Équipé de digues et d'impressionnants brise-vagues, il protège les villes du littoral.

Quelles sont les particularités du « port île » ?

Construit sur le port historique,

enseveli, il se tient sur deux niveaux. Les infrastructures sont immergées, et les activités logistiques se déroulent dans des tunnels. En surface, des îles et îlots accueillent des habitations et deviennent des lieux de tourisme, où la biodiversité a repris ses droits sous forme de mangrove. Ce port produit aussi son énergie, grâce à des plateformes éoliennes offshore et des panneaux photovoltaïques.

Comment visualiser le « port polymorphe » ?

D'abord, c'est un port flottant constitué de modules réalisés à partir de navires et de barges en fin de vie, reliés au territoire par des tunnels mobiles pour le transfert des marchandises. Il produit son eau, sa nourriture, et son énergie grâce à des champs d'éoliennes offshore. C'est aussi un lieu d'accueil des réfugiés climatiques qui viennent s'installer dans ses navires interconnectés.

Quelle place la mixité des usages tient-elle dans chacun de ces modèles ?

Elle est centrale puisque ces ports sont pensés, plus que jamais, comme de vrais écosystèmes locaux. La vulnérabilité face aux épisodes climatiques extrêmes entraîne naturellement une recherche d'autonomie. Ces ports produisent de l'énergie décarbonée, de l'eau potable, transforment les déchets en énergie ou en matières premières, utilisent les services écosystémiques : ce sont autant d'activités économiques reliées entre elles. Et puis, en devenant un lieu de refuge pour les habitants, d'accueil des migrants ou d'une nouvelle forme de tourisme, le port met effectivement la mixité des usages au centre de ses nouveaux modèles.

UNRIVAGE, DE MULTIPLES USAGES

Dans le XIII^e arrondissement parisien, le port de Tolbiac est un port industriel dans un quartier résolument moderne. Ici aussi, la gestion partagée du temps et de l'espace a été mise en place pour rendre accessibles au public les berges de Seine. Il n'est donc pas rare de voir, en fin de journée, les joggeurs déambuler au milieu des cimenteries.



ONE RIVERSIDE, MANY USES

In Paris's 13th arrondissement, the port of Tolbiac is an industrial port situated in a decidedly modern neighbourhood. Here too, a shared management system for time and space has been put in place to make the banks of the Seine accessible to the public. It is therefore not uncommon to see joggers strolling amongst the cement works at the end of the day.



“These ports can produce decarbonised energy and drinking water, transform waste [...], make use of ecosystem services: all of which are interconnected economic activities.”

Similarly, by moving away from a model based on fossil fuels to the production of renewable energies – offshore wind or osmotic power, for example – ports can become local suppliers of decarbonised energy. By offering more robust resistance to adverse climate events, they can protect coastal cities. They are also ideal locations, as we are beginning to see today, for the development of a circular economy based on local stakeholders adopting a collaborative approach.

Can you describe the different scenarios for us?

The three scenarios represent three ways of adapting to changes in the climate. The “Oyster Port” is a bunker withstands violent events. The “Island Port” adapts to the changes. As for the “Polymorphic Port”, it is relocated!

Can you tell us more about the “Oyster Port”?

This model is based around constructions linked to weather forecasts which, like an oyster, can close up to protect themselves from extreme conditions, allowing activity to continue during a storm. Built from bio-sourced materials, they can also filter water and produce their own materials. Water also becomes a resource for the production of electricity via turbines and osmotic energy. Equipped as they are with dykes and impressive breakwaters, this type of port can protect coastal towns.

What are the particularities of the “Island Port”?

The Island Port has been constructed

How might we visualise the “Polymorphic Port”?

on two levels over the now buried historical port. The infrastructure is underwater, and logistics activities are conducted in tunnels. At the surface, islands and islets are bases for housing and become tourist spots where biodiversity, in the form of mangroves, has returned to its rightful place. This port also produces its own energy using offshore wind platforms and PV solar panels.

What role does mixed-use play in each of these models?

Mixed-use is essential because, more than ever before, these ports have been conceived as genuine local ecosystems. Vulnerability to extreme weather events inevitably leads to a search for autonomy. They produce decarbonised energy and drinking water, transform waste into energy and raw materials, and make use of ecosystem services: all of which are interconnected economic activities. Furthermore, by becoming a location where the local population can find shelter and migrants can be housed, as well as a hub for a novel form of tourism, ports are effectively making mixed-use central to their new models.

The centrality of MIXED-USE to the port of the FUTURE



Frédéric DESCOMBES

“Frédéric Descombes is the head of the Ideas Laboratory at France’s Alternative Energies and Atomic Energy Commission (CEA).”

WHAT MIGHT PORTS LOOK LIKE IN 2070? THE CEA’S IDEAS LABORATORY WORKED ON THE INFRAPORT PROJECT, DEFINING THREE SCENARIOS THAT ADDRESS ECOLOGICAL, ECONOMIC AND SOCIETAL CHALLENGES. FOR EACH OF THESE, A MIX OF USES IS CENTRAL TO THE PORTS OF THE FUTURE.

INSIGHTS FROM FRÉDÉRIC DESCOMBES.

“Ports are at the heart of climate and economic challenges, and how they change needs to be considered over the long term.”

How did the Infraport project come about?

At Ideas Laboratory, we explore the future in light of societal issues and major scientific and technical advances. We chose to focus on ports because they are at the heart of climate and economic challenges, and how they change needs to be considered over the long

term: port infrastructure is built to last 100 years!

Infraport is based on a 50-year horizon – far enough ahead to assume the actuality of

radical climate and economic shifts. It is a collaborative

initiative supported by the Union of French Ports, Cerema,

Bouygues, Vicat, Schneider Electric, EDF, Bergerat Monnoyeur, Eneria and the CEA.

We identified eleven challenges as our starting points for envisioning

years?

What major challenges will ports be facing in the coming

how tomorrow’s ports will respond. Among these, two massive shifts will have a structural impact on ports. To begin with, they are on the front line where climate disruption is concerned because they will be affected by rising sea levels – along with risks of coastal sea incursions – as well as intense events like storms. This means that their infrastructure will need to be completely overhauled. The other issue is economic: given the predicted decline in hydrocarbon transport, ports will need to find a new business model. The Infraport project looks at how ports can adapt to these changes.

How did you approach the conception of the ports of the future and their economic activities?

Once we had looked at the challenges, we defined new port functions to meet them. For example, in the face of water scarcity, ports can play a key role by producing drinking water from seawater and industrial wastewater.

**The model
of Tangier
RECONVERSION
CITY PORT**

Initiated in 2010, the Tangier

City Port reconversion, which places

the port at the service of the city

and its citizens, has become an

international benchmark for urban

integration. It has transformed a

legacy port area into an attractive

hub. The walls of the Medina

have been restored, new cultural

spaces have sprung up, and 30

hectares of public areas have been

developed at the port as promenade

and recreational spaces. This

project has established Tangier

as a leading tourist, cruise and

yachting destination, helping create

thousands of jobs.

This project was the winner of

the AIVP Antoine-Rufenacht Prize

2024.

Does this trend toward mixed-use port spaces have a bright future? "Against the backdrop of climate change, access to water – and therefore to cooler air – is sought after by local people: it is very much an asset for these cities," confirms Paul Tourret. And the reindustrialisation currently underway in certain port areas is unlikely to affect this trend, which is essentially to be seen at the city-port interface. If flood risks are taken into account by building on elevated terrain, as has been done in Hamburg's 'HafenCity', the port can be an attractive and relatively well-protected zone. If approached in this way, as envisaged by researchers in the Intraport foresight project (see next page), it could even become a place of refuge.

"The Festival Marketplace is a mixed-use urban development model developed in the United States, beginning in the 1970s. It includes specialty commercial outlets, restaurants, entertainment and public gatherings in architecturally attractive spaces – historic buildings or waterfront sites in many cases – to boost tourism and city-centre revitalisation based on a festive and experiential atmosphere."

**A RESPONSE TO ECONOMIC
AND URBAN CHALLENGES**

Looking beyond the cultural relationship with water, the redevelopment of port areas also depends on the challenges facing a country. In Asia for example, where pressure on real estate is high, ports have hosted a mix of uses since the 1980s, and these districts are increasingly densely occupied. In Singapore, in the wake of the Marina Bay district – which houses residential high-rises, businesses and tourist facilities – the Greater Southern Waterfront project is set to transform 120 km of coastline, starting from the Pasir Panjang port terminal. In Yokohama, Japan, the Minato Mirai 21 port area – literally "port of the future" – has been a business, tourism and retail district since the 1980s. Over the years, occupation density has increased, in particular with high-end housing. Paul Tourret adds: "In these cities, the old port becomes a waterfront with an emphasis on architecture and identifying the city through its port." This is also true in the United States, in San Francisco and Baltimore, for example, where port redevelopment follows the "festival marketplace" model, geared to tourism, leisure (parks and museums) and retail, as well as allocating significant space to pedestrians.

**"Looking beyond the cultural
relationship with water,
the redevelopment of port
areas also depends on the
challenges facing a country."**

Redeveloping port areas: a global trend

THE REDEVELOPMENT OF LAND FOR A MIX OF USES AND OPEN TO THE GENERAL PUBLIC IS A WORLDWIDE PHENOMENON LINKED TO A TREND TOWARD PORT AREA MUTATION. PAUL TOURRET PROVIDES SOME KEY POINTS OF REFERENCE.



Paul TOURRET

a cultural dimension." In Northern Europe, these waterfront areas often become highly sought-after residential areas. In Wales, Cardiff's port area is an example of urban redevelopment that embraces housing, offices, shops and leisure spaces. Cardiff Bay has also become a tourist district. Similarly, in Hamburg the still ongoing 'HafenCity' urban project in the port area provides for the arrival of over 10,000 residents and the creation of tens of thousands of jobs. In the countries of the south, where the relationship with the sea and rivers is different, locating housing in these port districts seems less self-evident. Projects tend to focus more on culture, tourism, retail, and services. This is the case in Bilbao, Spain: the former industrial port became a stronghold of contemporary art with the arrival of the Guggenheim Museum in 1997, attracting tourists from around the world and revitalising the city. As for 'Eurumed' in Marseille, this city district has begun its transition by hosting a hotel, shops and leisure facilities.

Internationally, cities are taking advantage of these vast areas to expand and address the pressure on land stock by refurbishing existing buildings. As for port authorities, they see this as a way to derive economic value from their brownfield sites. The spaces concerned are then all located to various urban services: retail outlets, recreational and tourist spaces, housing, offices, and so on.

DIFFERENT USES ACCORDING TO CULTURE

Paul Tourret explains that "at the global level we can see that redevelopment projects depend on how ports and cities are configured, but they also have

Paul Tourret who holds a PhD in Geography, is the Director of the Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR), an observatory that studies developments in ports, maritime transport and the shipbuilding industry.

The city-port protocol: a framework for the future

THE INTERFACE BETWEEN THE PORT AND THE CITY CENTRE OF LE HAVRE, A UNESCO WORLD HERITAGE SITE, HAS BEEN DEVELOPED UNDER A CITY-PORT AGREEMENT SINCE 2014.

port. Veronique Hauchecorne goes on to say that “they are mutually interdependent: to develop, the port needs a skilled workforce, and the city benefits directly from the port economy.” However, ISPS regulations created a separation between them by putting port facilities behind a secure perimeter. Today, “we must make the port (once again) visible and help people understand it – something that society now expects.”

Renewed visibility is notably the objective of redeveloping Southampton Quay, a flagship project for Le Havre’s city-port relations. Formerly the site of the cross-Channel terminal, it now serves urban, commercial, and recreational functions while retaining the capacity to host port activities. Other examples include the Escaput project with the redevelopment of the commercial docks, the siting of the marina in a basin formerly used for the coal trade, and the creation of a river garden. Veronique Hauchecorne concludes by saying that “The renewal of the protocol makes it possible to carry this dynamic forward and maintain a constructive, win-win dialogue. In addition to providing support for the ongoing transitions and emphasizing the economic potential of the region, this cooperation is now faced with a new challenge: scarcity of real estate.”

“The International Ship and Port Facility Security code was adopted in 2002 and regulates maritime operations to ensure the security of ports, cargo, ships, and crews on board.”

Veronique Hauchecorne heads the major development project unit in the industrial-port area transformation division of HAROPA PORT’s regional office in Le Havre.



Veronique HAUCHECORNE

Bringing together the Le Havre city authority, the federation of municipalities Le Havre Seine Métropole, the protocol was first signed in 2014 for a three-year term. Veronique Hauchecorne explains: “Even without a formal framework, city-port cooperation has continued in recent years,” adding: “In 2024, we decided to reaffirm our collaboration with a new protocol validated by all stakeholders. The objective: to work across all three key domains – attractiveness, forward-looking innovation and responses to potential risks. Projects must be designed using an ecosystem-based approach because local stakeholders face shared constraints such as technological risks, flooding and security, as well as the need to be included in transport networks.” The protocol, which includes sector-specific roadmaps, reaffirms a common vision for a strategic space. “A steering committee meets several times a year, alongside technical committee and working group meetings. Our partners, including the AURH (the urban planning agency for the Le Havre region and the Seine Estuary), Le Havre Seine Développement and the Chamber of Commerce and Industry, are involved in these discussions. But above all, we keep open various discussion channels that provide input for our day-to-day decisions.”

LE HAVRE AND ITS PORT: INTERTWINED DESTINIES

A mix of uses is central to these relations: the city of Le Havre shares 500 years of history with its

Three questions for CHARLOTTE LOCCQUET, head of local regional dialogue and consultation at HAROPA PORT

Which HAROPA PORT projects involve

consultation?

Every project involving environmental and social issues is subject to continuous, organised dialogue with stakeholders: elected officials, the local population, economic players, environmental groups and residents' associations. For example, in Val-de-la-Haye, near Rouen, we undertook a consultation process as part of a project to restore wetlands and enhance the Seine's riverside landscape. This includes the creation of a promenade area but it also involves felling 175 diseased trees and removing a dyke, which could raise concerns for residents. Consultation made it possible to involve these end-users in the decisions and future developments.

How does HAROPA PORT organise consultation?

The goal is to allow viewpoints to be compared and contrasted and to co-construct solutions within stable, open and lasting discussion frameworks. For major projects, in addition to consultation on the finished project, which is mandatory, we organise voluntary consultation early on. We have also created permanent consultation bodies (IPCs) with stakeholders in the ports of Bonneuil-sur-Marne, Gennevilliers and Limay-Porcheville.

What is the benefit of public consultation?

The success of port projects increasingly depends on their ability to be understood, shared and accepted in the surrounding region. Every dialogue process seeks to provide input for projects and make them more robust. Consultation has become an effective guide for our organisation: we have even initiated a consultation process for the drafting of our 2026–2030 strategic plan.

deliverable for the developer. Even if not all the consultant's results are approved, the developer will be able to explain its positions.

Do consultation processes for long-term, mixed-use port projects have specific features?

The development of long-term projects can be accompanied by a number of consultation phases timed for key moments: upstream, followed by completion of project studies, with the aim of involving stakeholders at different levels of the decision process. In essence, mixed-use increases the number of stakeholders for a port, which, in principle, has a less direct relationship with the population than a local government authority. Major port expansions and road traffic, for example, affect local residents. In such cases, consultation can even add a new dimension to the project by revealing new potential users and uses. In Paris, for example, consultation of the public regarding urban ports led to an overhaul of the Seine's riverside infrastructure to allow for greater mixed-use. For none of these projects is it possible to simply force things through; today more than ever, it is a matter of social cohesion!

“For none of these projects is it possible to simply force things through; today more than ever, it is a matter of social cohesion!”

with an environmental impact. The August 2016 Ordinance added a “right of initiative”: the possibility of requiring a developer to organise a consultation

process. There are also voluntary consultations,

undertaken by the developers themselves.

As for the NIMBY syndrome, it does exist,

but it isn't new. People are more vigilant when

a project comes close to home. And that

vigilance intensifies when the consultation process is poorly

organised or when dialogue breaks down. In addition, anyone can now act

as a channel for information against a project, mobilising opposition via

social media much faster than in the past. Developers need to take this into

account.

What are the key ingredients for a successful consultation process?

It is necessary to clearly define its objective and identify all the stakeholders the project concerns – positively or otherwise – (local residents, landowners, environmental groups, industry, local government, and so on). This involves identifying each stakeholder's goals and issues

and ensuring that they are debated, suitable solutions both for the project and collectively for all stakeholders. Stakeholders' viewpoints have real value: they are familiar with the context of the project, and when they are also the future users, involving them can substantially improve the design! Naturally, the developer must be prepared to act on the results to allow the project to evolve.

What are the different stages and methods of a consultation process?

We first carry out a contextual study to understand the environment in which the project will be conducted and describe its consequences for that environment. Next, an information mechanism needs to be established. It will then be possible to define the key issues that will act as “levers” for the project, before going on to facilitate dialogue. Public gatherings, workshops, urban visits, on-site meetings, online discussion platforms: many methods and facilitation techniques can be used. The goal is always the same: to facilitate dialogue not only between the developer and participants, but also between the participants. Finally, a consultation report is produced, this being the



TOOL

Consultation as

FOR PROJECTS

co-design



Gilles-Laurent RAVSSAC

“Founder of the consultancy Res publica, Gilles-Laurent Ravssac was formerly an associate professor at the University of Caen, specialising in stakeholder management and consultation.”

BECAUSE MIXED-USE, BY DEFINITION, INVOLVES USERS WITH DIVERSE VIEWPOINTS AND VERY DIFFERENT GOALS AND ISSUES, DEVELOPMENT PROJECTS OF THIS KIND REQUIRE ROBUST CONSULTATION PHASES TO BE PLANNED AT EVERY STAGE OF THE DESIGN PROCESS.

In light of the opposition encountered, is consultation essential for development projects today? Is it possible to point to a “NIMBY” syndrome?

Firstly, consultation is mandatory in some cases: every project that impacts urban planning and the environment must undergo public consultation, occasionally with the involvement of the CNDP. Two legal instruments have accelerated an expansion of consultation processes. Article 7 of the 2007 Charter for the Environment specifies that everyone has the right to participate in public decision-making regarding projects

NIMBY is an acronym for “Not In My Back Yard”, referring to the attitude whereby a project is approved so long as it happens elsewhere, or refusing a project near one’s place of residence. CNDP: Commission nationale du débat public (National Commission for Public Debate). This independent public authority is responsible for ensuring compliance with statutory participatory procedures when developing projects and public policies with an environmental impact; in some cases the CNDP itself organises the consultation.

What is the role of public consultation in a development project? Public consultation should be central to project design as a way of adjusting its configuration to ensure that it meets the challenges and needs of the various stakeholders. It is not about obtaining validation for a project (following a logic of “acceptability”), but about shaping it: dialogue between stakeholders, often with (very) different views, makes it possible to maximise the value of the project for all concerned. Which is in the public interest. And the public interest is not simply the sum of the individual interests! Conflicting interests will always remain, and the objective must therefore be to put in place compensation mechanisms – financial, for example.

“It is not about obtaining validation for a project, but about shaping it so that it corresponds to the general interest.”

From port governance to governance of usage

GIVEN THEIR ECONOMIC, URBAN, SOCIAL AND ENVIRONMENTAL FUNCTIONS, PORT AREAS ARE THE FOCUS OF MULTIPLE – IN SOME CASES COMPETING – EXPECTATIONS. THEIR OPENING UP TO NOVEL USES IS CHALLENGING TRADITIONAL MODELS OF GOVERNANCE.

AN EXPANDED ROLE
 What is needed is not the invention of novel institutional models, but the adoption of different modes of action involving more horizontal relationships and the inclusion of long-marginalised local actors: local authorities, residents, non-profit associations, users, and even natural ecosystems. Maurice Jansen's view is that "port authorities are being led to develop new mechanisms for dialogue with indirect stakeholders and adopting a role as stewards of the city-port ecosystem, coordinating collective action programmes."

THE ENERGY TRANSITION AS CATALYST

Port decarbonisation comes up against two barriers: the cost of alternative energies and regulatory instability. In Rotterdam, despite the goal of a "green port" shared by a coalition of actors, national political and fiscal logjams have slowed momentum. Indeed, port governance is dependent on choices that extend beyond the local level. Faced with ecological and social pressures, ports are being called upon to move beyond a purely functional logic and to become guardians of the city-port ecosystem, tasked with preserving ecological resilience, organising co-management of diverse uses, and focusing their decision-making on the long term.



Maurice JANSEN

A DIFFERENT APPROACH TO GOVERNANCE

These situations throw a spotlight on the limits of the European "landlord port" model, according to which the port authority manages the land and infrastructure while private operators handle their activities. Faced with a mix of uses, there are two ways forward: confrontation or cooperation. For Maurice Jansen, the answer cannot simply be based on who holds greater power. "Development of a mix of uses in ports is accompanied by a gradual shift towards a logic of co-operation. The issue is no longer reduction of environmental harms, but a search for shared positive outcomes." With this approach, governance becomes a space for partnership and sustainable organisation.

Maurice Jansen is a researcher at Erasmus University Rotterdam. He devoted his doctoral thesis to ports as catalysts for positive transformation and is an acknowledged expert on port governance and city-port relations.



REC-ON- -CILE

“These measures can be complex to implement and come at a cost, Janina Baigus admits. But this is very much offset by our presence in these ports and the positive knock-on effects for our brand image, expertise, innovation and performance. Working on ensuring a mix of port uses has clearly helped us consolidate our exemplary status for the Mineral Industries CSR Label, with an overall score exceeding 90 out of 100 and constant progress over the last ten years on issues related to our local integration. For a mission-driven company like ours, making progress on CSR is essential.”

“Our priority is to address the safety issues inherent in the co-existence of different activities and to minimise noise, visual and environmental disturbance.”

Irrespective of the point at issue, Cemex always acts in constant consultation with all stakeholders, from public authorities to local residents.

A COLLABORATIVE, VIRTUOUS APPROACH

For Cemex, mixed-use goes hand in hand with novel management challenges. She clarifies that “our priority is to address the safety issues inherent in the co-existence of different activities and to minimise noise, visual and environmental disturbance.” There are various solutions. Cemex adapts working routines and schedules to avoid disrupting residents’ daily lives. The company has made changes in how it manages access and flows of people and goods, for example, by modifying traffic directions and creating lanes specific to each use. It also pays attention to the aesthetics of its buildings and landscaping the surroundings. She adds that “we have replaced ICE-driven hydraulic excavators with quieter and greener electrically driven types. We have also moved our storage areas for materials underground or covered them, and we systematically use misting systems to prevent dust and protect air quality.”

SAFETY AS THE TOP PRIORITY

are transhipped on shared quays that become promenade areas outside operating hours. At Paris-Bercy, when our site closes in August, it is transformed into a traditional riverside café (guinguette) as part of the ‘Quai Sauvage’ initiative.”

“Responding to stakeholder expectations, HAROPA PORT encourages a mix of uses in its ports. Indeed, some of our calls for projects include mixed-use in the award criteria. When an industrial tenant proposes to develop a leisure activity on their site, they need to apply for approval and make operational commitments via a fixed-term amendment to their occupancy agreement. In all cases, the tenant retains sole liability for the management of co-existing activities and their impacts. The project must also be submitted to the Paris city authority, and all necessary permits obtained. Once the contract or the amendment has been signed, HAROPA PORT uses its field teams to monitor the site in order to ascertain that activities on the site are cohabiting without issue.”

Mixed-use and port land occupancy agreements



Sophie BARICHARD,

head of port land development at HAROPA PORT | PARIS

For the port industry, mixed-use means progress!

CONCRETE BATCHING PLANTS OPERATING ALONGSIDE CYCLE PATHS ON THE PARISIAN RIVERFRONT? THIS IS JUST ONE PRACTICAL EXAMPLE OF THE GROWING TREND TOWARD A MIX OF USES IN PORTS. WHILE SUCH MIXING UNDOUBTEDLY GOES HAND IN HAND WITH CONSTRAINTS, IT ALSO GIVES THE BUSINESSES ON SITE AN OPPORTUNITY TO IMPROVE PERFORMANCE – SOMETHING CEMEX WOULD CERTAINLY AGREE WITH.



Janina BAIGUS

Major global player in the construction materials industry, the group operates ten port sites in the Greater Paris area, four of which are in Paris. At those locations it carries out two main activities related to river logistics: the collection, barge transport and recycling of construction spoil and waste – plus the delivery of materials such as ready-mix concrete. Janina Baigus points out that “our sites are transit, production and sales hubs. By locating them in densely populated urban areas as close as possible to our clients, we reduce transport distances, thereby lowering the related costs and CO₂ emissions. Our transportation is already highly decarbonised, given that over 90% goes via waterway.”

THE GOAL: INTEGRATION

Being based in the heart of the city requires Cemex to ensure its sites are well integrated into their surroundings. This led to its commitment to the Charter for Port Improvement (CAP), supported by HAROPA PORT, the City of Paris, professional federations such as UNICEM*, and industrial companies. Janina Baigus explains that “this allows us to continuously improve the urban, architectural and landscape integration of our facilities, while also managing their ecological impact.” In 2024 and 2025, Cemex’s Paris sites topped the rankings in CAP evaluations. This success is, in part, due to the company’s efforts to facilitate mixed-use. With the leadership of HAROPA PORT and the City of Paris, the capital’s river ports are opening up to local residents and tourists.

Janina Baigus goes on to say that “the evolution of our sites reflects a trend seen elsewhere,” adding that “at Paris-Tolbiac, for example, goods

“**Janina Baigus is deputy director, port operations at Cemex.**”

*Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (National Union of Quarry and Construction Materials Industries)

“With Les Amarrés, we are conducting a practical experiment in what the city of tomorrow could look like in a very dense urban context.”

Clement Gy

wider public, including visitors from outside. This high level of hybridisation involved us in planning for numerous circulation areas and in thinking about how the communal spaces should be handled, these being two key factors for successful

cohabitation.

C.G.: Our ambition was genuinely to propose a new model for vertical urban planning in which flows and functions intersect harmoniously. We hollowed out the building, keeping only the post-and-beam concrete structure. Nothing is more effective for creating modular spaces that are reversible and easily adapted to different uses – all that is needed is lightweight partitioning. This also allowed us to increase the developable floor area. To gain even more space, we added an extra floor. In addition, since the building brings port activities into the city, we paid close attention to its integration into the urban context and limited as far as possible its impact on local residents and the environment, specifically through frugal architectural design.

In your opinion, will this type of project become more common?

J.S.: They are destined to multiply, given the scarcity of land and the increasing need for urban logistics. However, for this to happen, existing hurdles need to be cleared – particularly those related to increasingly restrictive regulations and the social acceptability of the activities involved.

Sogaris is the consortium's lead partner, with a triple role: investor, developer, and future user of the site, which will house our Parisian offices.

C.G.: Encore Heureux Architectes has been part of the adventure from the outset. We are responsible for project management and design, working in close collaboration with the other members of the consortium: Sogaris, Aurore, ARBP, Eco+Construire, Fluidis, Barges & Berges, Yes We Camp and Remix. We are a tight-knit collective, with a team spirit that embraces the project's other stakeholders.

“The project supports the development of river-based urban logistics [...], prioritises renovation [...], restores the link with the river, and brings with it a new urban quality [...]”

Jonathan SEBBANE

Les Amarrés is an example of “vertical mixed-use” – i.e. integration of different functions within the same building – in a port area: have its specific characteristics changed the way you designed the project?

J.S.: Mixing different uses within a non-residential building is a recognised area of expertise for Sogaris. We are convinced that this is absolutely essential to its public acceptance. That being said, Les Amarrés stands out for its radical approach: the higher you go in the building, the more diverse its occupancy. The ground, or “Seine”, level and part of the first floor host the logistics activities – the origin of the project – with access for goods entry and exit. Next, there are the spaces configured for the site's other users: workers, the Aurore non-profit and the individuals it supports. Finally, there are spaces which, like the roof terrace, are open to the

With Les Amarrés, mixed-use reaches new heights!

A LOGISTICS FACILITY ON THE SEINE WILL SOON BE SEEING THE LIGHT OF DAY RIGHT IN THE CENTRE OF PARIS. ITS NAME? LES AMARRÉS ("MOORINGS"). WE LOOK BACK HERE AT THIS FLAGSHIP PROJECT WITH TWO OF ITS CREATORS: JONATHAN SEBBANE, MANAGING DIRECTOR OF SOGARIS, AND ARCHITECT CLÉMENT GY.



Clément GY

“Clément Gy is a member of Encore Heureux, an architectural firm committed to addressing ecological and social challenges.”



Jonathan SEBBANE

“Jonathan Sebbane took over, in 2015, as managing director of the Sogaris Group, a major player in urban logistics in the Greater Paris area.”

Can you introduce us to Les Amarrés? Jonathan SEBBANE :

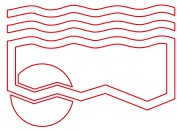
The project involves refurbishing warehouses 1 & 2 of the old Magasins Généraux (General Warehouses) at Austerlitz port in the 13th arrondissement of Paris, combining river-based urban logistics, the social and solidarity economy, workshops, and leisure services. A third of the programme's 6,000 sq. m. are to be allocated to river-related operations and 1,000 sq. m. have been set aside for the Aurore non-profit association, allowing it to set up a day support centre. The remainder will be intended specifically for economic activities and shared public spaces. Les Amarrés is an exemplary project in more ways than one. It supports the development of river-based urban logistics, thereby helping to decarbonise in-city transport and deliveries. It prioritises renovation over reconstruction in a spirit of sober, frugal land use, so much so that in 2025 it was awarded the “Exemplary Parisian Architecture” (APEX) label. It restores the link with the river and brings with it a new urban quality to a district undergoing a complete transformation. In short, it is an inspirational project.

How did you become part of this adventure and what is your role? J.S.:

We formed a consortium to respond to HAROPA PORT's call for projects, of which we were selected as winners.

Given that it allows us to conduct a practical experiment in what the city of tomorrow could look like in a very dense urban context. We are refurbishing a historic building – the first modern Parisian docks of the 20th century – in order to return it to its original use for logistics with the intention of enhancing this unique site not only in accordance with its original heritage, but also with the introduction of a hybrid development that will give it additional functions. As well as the day support centre, there will be spaces for dining and work, for instance. The roof of the building will also host an extensive planted terrace equipped with a sun canopy, which we have designed in the spirit of a public square – this being the ultimate mixed-use space. However, this particular square is high above street level, offering an exceptional view over the capital.

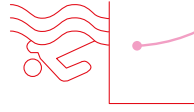
“Le Phare” reconnects Marseille to its port



In September 2025, the Port of Marseille-Fos unveiled Le Phare (The Lighthouse), a major architectural project to refurbish Halle J0, which will house its headquarters from 2028. Designed by the architectural firm Corinne Vezzoni & Associates with an exceptional budget of €120 million funded through a public-private partnership, the project spans a total area of 8,800 sq. m. and is intended to reconnect the city of Marseille with its port.

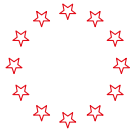
In addition to office space, Halle J0 will host 3,000 sq. m. of mixed-use facilities, including an educational body and a 450-seat auditorium. Ultimately, another 20,000 sq. m. will be renovated to accommodate office buildings, a Port Center, a museum space, an extensive esplanade and a landscaped square, as well as shops and restaurants. The goal: to create a site open to the public while at the same time maintaining maritime operations and showcasing the port's heritage.

The Seine: balancing an increasing number of uses



Historically, the Seine has combined a range of different functions: freight and passenger transport, waterfront leisure activities and the hosting of events. Today, all these need to coexist while continuing to ensure increasing biodiversity. As a legacy of the Paris 2024 Olympic Games, swimming in the Seine was reintroduced in the summer of 2025 following an extensive clean-up programme led by central and local government. This new use must be reconciled with the river's role as part of transport infrastructure. Thanks to a consultation process conducted by the City of Paris, central government departments, the French Waterways Authority (VNF) and HAROPA PORT in conjunction with river users, the location of swimming sites and the days and times for opening to the public have been fine-tuned to minimise disruption to boat traffic.

Harmonising waterway usage across Europe



Launched in January 2023, the European Connected River project aims to improve the sharing of commercial, ecological and recreational uses of waterways in North-West Europe. The approach is centred on waterfront development and activity through four key focuses: inclusion of stakeholders typically absent from waterway governance bodies, experimentation with new project management methods, the setting up of pilot projects - six across Europe - to test the new solutions, and the establishment of a collaborative digital platform to bring together best practices developed throughout the duration of the project. The programme, funded by Interreg North Sea (a European Union programme), will conclude at the end of 2026. To date, it has brought together 13 partners across six European countries.

By adopting an educational approach to explain the port industrial environment to locals and tourists, "port centers" also help improve coexistence. This is also true for the development of access points and routes, even if the continuity of pedestrian and cycle paths through port areas remains a work-in-progress. "The Marseille city trail is a good example: it winds its way over hills and alongside the city's rocky sea inlets, or calanques, as well as crossing urban, peri-urban, and port industrial areas. For the Seine Axis, we might imagine a future reinstatement of possible routes through certain industrial zones in order to reconnect these areas." As an organiser of hikes along the Seine Axis, Yannay Delourme dreams of a continuous path from Paris to Le Havre, passing through a succession of landscapes immortalised by the Impressionists, and the industrial areas that underpin the region's economy. This idea of low-impact tourism on the Seine Axis is shared

“Today, [...] a river with a developed waterfront is a significant factor in a city's attractiveness.”

canal" (Clean up your canal) operation in Paris 19th arrondissement. This programme has now been taken over by Paris city authority, bringing together the local population, non-profit associations, businesses, and public-sector stakeholders around a clean-up of canals and their banks, followed by a communal swim. "With global warming, urban swimming meets a genuine need, one currently being addressed by cleaning up the Seine and destined to grow."

by Entente Axe Seine, which unites Seine Valley local authorities around joint projects. Demand is growing and, for this regional ecosystem, "good relations" between the various users of the Seine's ports and waterfronts depend as much on a shared identity as on territorial continuity.

"River entrepreneurs are keen to develop different use cases, but always with an eye to mutual compatibility. The creation of the Communauté Portuaire de Paris allowed a mix of uses to be promoted, for which it marked a turning point because all stakeholders began to talk to one another. The closure of the Seine's quaysides in Paris to road traffic in 2016 initiated this movement, which accelerated further with the opening of river swimming spots after the Olympics. For me, a mix of uses enhances attractiveness: local residents love walking along the riverfront to watch the boats manoeuvring! Taking a boat to your swimming spot or having your drinks delivered by river craft: that, for me, is the model for a genuine mix of uses, one that is more than a simple juxtaposition of activities. I also think we need to involve locals in managing the river, giving them responsibility for turning it into a sociable place where all concerned abide by its shared use."

Reclaiming the Seine waterfront in Paris



Olivier JAMEY, Chair, Communauté Portuaire de Paris

Olivier JAMEY

The port: a new city neighbourhood

AT A TIME WHEN PORT-RELATED ECONOMIC PLAYERS ARE DECARBONISING THEIR ACTIVITIES AND PRESSURES ON PROPERTY SUPPLY IS PUSHING RESIDENTS TOWARD THE CITY OUTSKIRTS, PORTS ARE INCREASINGLY NEW CITY NEIGHBOURHOODS. HOW HAS THE RECLAIMING OF THESE AREAS BY THE LOCAL POPULATION BECOME INEVITABLE? WHAT ARE ITS KEY FACTORS? VIANNEY DELOURME EXPLAINS.



VIANNEY DELOURME

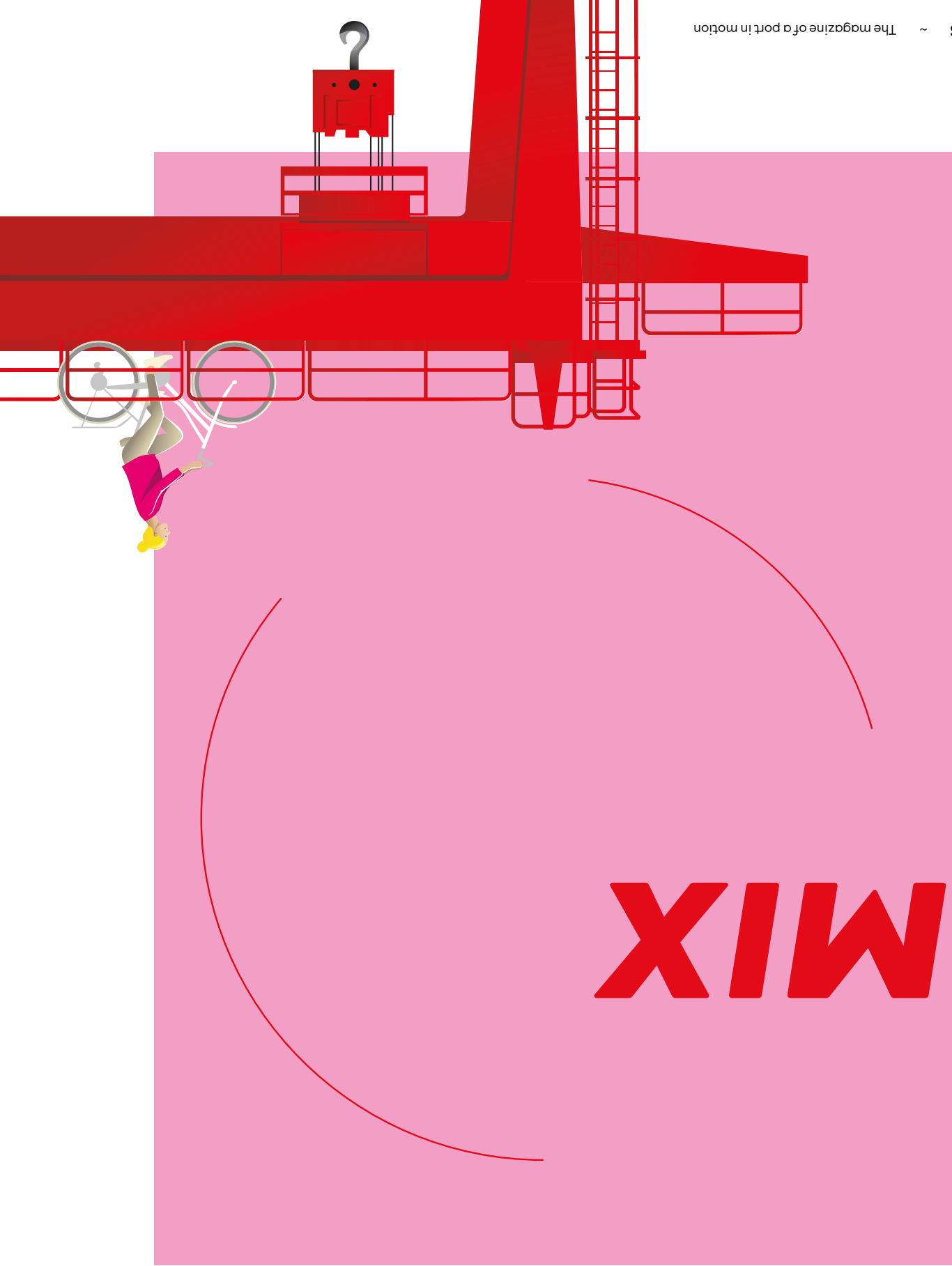
landscaped pedestrian squares and green spaces. The key to this project? A "usage charter" signed by the various port stakeholders to provide a framework guiding practical implementation. Ile de Nantes is another urban project embodying a successful mix of uses. This major urban project replaces shipyards that closed down in the late 1980s, combining housing, business premises and recreational activities.

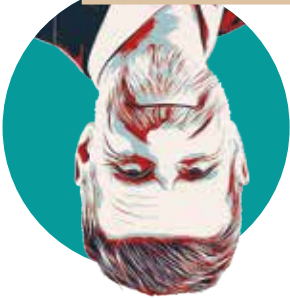
FACILITATING DIALOGUE FOR BETTER PORT DEVELOPMENT

Vianney Delourme explains that "for the past ten years or so, we have been moving away from the idea of zoning and separation of different activities. This trend is linked to city expansion: faced with urban pressure, locals are moving away from the centre and closer to port industrial areas." Certain events and mediation spaces are spurring this process of opening up. Vianney Delourme saw this himself in 2021 with his annual "Ménage ton

Over the last fifteen or so years, the port horizon has opened up to the city. With the decline of petroleum-related industrial activities, ports are less exposed to risks of industrial pollution. At the same time, logistics activities – which are more compatible with access for the general public – are expanding and moving closer to the end consumer within the city. Another strong trend: tight urban property supply is turning industrial brownfield into valuable land stock capable of accommodating housing, shops, and leisure facilities. Finally, Vianney Delourme notes, "today, the presence of a river with a developed waterfront is a significant factor in a city's attractiveness." Given the above, there are increasing numbers of port redevelopment projects that include a mix of different use cases. Javel Port in the Paris' 15th arrondissement is a typical example. It has met the challenge of getting different users to coexist by reorganising its industrial, distribution and tourism port areas, while also creating

Vianney Delourme, chair of the "Enlarge Your Paris" media outlet, supports local authorities in the Greater Paris area in mastering "usage" of their urban projects.





JULIEN RÉVILLON
 Vice-President of the University of Rouen Normandy,
 a specialist in environmental transition.

How does mixed-use affect climate risk management in ports?

“Mixing uses inevitably means combining vulnerabilities to be taken into account: those linked to traditional port and logistics operations, and those linked to the novel uses. In the event of flooding, we must, for instance, ensure the safety of families walking on the site. This is why a systemic approach to climate risk is essential. Those risks must also be covered by development design and operation, with crisis management plans in place to facilitate decision-making, featuring clear scenarios and assigned responsibilities. That said, hybrid spaces have advantages: a sea wall can provide both stronger port flood protection and a seaside promenade!”

nities, observing that “these frameworks, which are positive in that they serve the public interest, push us to take our design further, obliging us to be innovative and creative. They contribute to the quality and sustainability of the developments.”

PRIORITISING EFFICIENT LAND USE

Certain construction techniques facilitate functional diversity by providing flexibility, modularity, reversibility and resilience. Vincent Duteurtre explains that “designing a building to be slightly taller or wider than necessary, giving it a post-and-beam structure, providing wide circulation areas to manage flows, opening up ground floors to the street – this all ensures that a building can adapt to changing needs.” He also advocates highly efficient use of the available land, including where technology is concerned, going on to say: “The less a place is regulated, organised and fitted with specific systems, the freer we are to assign it different uses” adding: “success is never guaranteed

“The less a place is regulated, organised and fitted with specific systems, the freer we are to assign it different uses.”

– that will be determined by what happens at the site when the project is finished, involving all relevant stakeholders.”

FROM CONSTRUCTION TO CO-CONSTRUCTION

All this also has a knock-on effect on the way the development process is managed. The old trio of engineer, town planner and architect and the tradi-

tiona “silo” approach are things of the past! Projects are now co-constructed by collectives formed by an increasing number of public and private stakeholders assisted throughout the building process by a variety of experts, ranging from ecologists to industrial risk specialists. He observes that “most importantly, project governance has changed. To the traditional roles of client and prime contractor are now added that of controlling the various uses of the site, a role that represents the end-users and is now an integral part of the design process.” All of which will lay the foundation for successful mixed-use development.

*This set of mandatory guidelines lays down a specific common vocabulary for the lower embankments along the Seine in Paris. Their purpose is to highlight the uniqueness of a site, over and above the various uses to which it may be put, and to ensure its consistency.

Hybridity & Flexibility: urban planning's new pillars

**AGAINST THE BACKDROP OF THE NEED FOR EFFICIENT LAND USE,
COMBINING MULTIPLE FUNCTIONS AT A SINGLE LOCATION HAS BECOME
A STRATEGIC PRIORITY FOR CITIES AND THEIR PORTS. BUT HOW ARE SUCH
SPACES IN FACT DESIGNED AND CONSTRUCTED? VINCENT DUTEURTRE
PROVIDES SOME INSIGHTS.**



VINCENT DUTEURTRE

COMPLEXITY AS A DRIVER FOR PROGRESS

If creating hybrid spaces is more complex, it is primarily because it gives rise to novel challenges, such as conflicts between uses. It is difficult, for example, to have the chemical industry and tourism cohabiting in the same space. Furthermore, planners must mitigate the negative externalities (pollution, noise, traffic congestion, etc.) that accumulate across different functions. Vegetation-based solutions, for instance, can help overcome these difficulties by limiting noise transmission and visibility issues while at the same time improving air quality, biodiversity, water management and the human habitat. Mixed-use development also increases the number of layers of regulations needing to be followed, ranging from generic – safety, accessibility, statutory requirements – to site-specific rules, such as the set of architectural, landscape and environmental design guidelines for the Seine riverbank in Paris. For Vincent Duteurtre, these are not constraints, but opportunities

Vincent Duteurtre has been interested in mixed-use development since qualifying as an architect. For him, it led to successful urban planning. He considers that “it complicates project management, but it is also richer in terms of debate and added value.”

Indeed, it involves more than simply adding a series of uses: they need to be enabled to coexist in the same space, and they must therefore be “thought through as a whole” right from the initial design stage by finding a common denominator compatible with the site’s identity. Some locations are better suited to this than others. One such example is the Citadelle in Le Havre, a 26-hectare peninsula on port land that provides an effective link between the city and the docks. It is already home to the ferry terminal, a number of businesses, a non-profit association, the French National Maritime Academy (ENSM), and the Port Centre. And this is only a starting point: to capitalise on its strategic location, HAROPA PORT has initiated a study aimed at encouraging the emergence of new hybrid uses.

Vincent Duteurtre, a government-certified architect, has headed the AURH (the Le Havre-Seine Estuary urban planning office) since 1 December 2025.

“Mixed-use [...] can cushion the impact of property cycles and ensure that city neighbourhoods continue to be lively, as well as reducing un‘avoidable commuting.”

attractive and resilient cities. We develop mixed-use programmes that are always rooted in their context, and in which climate, social and health issues are integral components right from the design stage. Every property development project is a tool for responsible transformation. Whether it is housing, managed residences, offices, shops, campuses or hotels, we are looking for property that is fully rooted in its context and capable of allying architectural and environmental standards with the art of construction.

How can functional diversity be made compatible with rail infrastructure’s operational constraints?

That presupposes bespoke urban design that is contextualised relative to each site’s constraints. The most sensitive functions are kept away from the most operationally active infrastructure. Ground floors are in many cases devoted to less vulnerable activities. Innovative construction methods – noise abatement,

bioclimatic design, reversibility – allow the constraints to be handled from the outset. There is constant dialogue with rail operators to ensure safety, operational continuity and quality of use for future residents.

The Messageries project in Paris is an iconic example of this trend towards value enhancement. What does it involve?

The Messageries city district we are developing in the 12th arrondissement of Paris is a perfect illustration in that it is transforming a historic six-hectare railway site into a mixed-use neighbourhood comprising 300 homes, areas for work and services, a school and a nursery. It is a project that creates effective urban continuity all the way to the rail station, and it includes an 8,000 sq. m., 450-long public park. The future district reflects ambitious environmental goals, including as it does a substantial reduction in carbon footprint and innovative monitoring of a series of indicators, along with

measurement tools such as ‘urbanprint’, which we are developing specifically with the CSTB (the scientific and technical centre for building). The Messageries project proves that a railway site can become a productive, green and open city district, creating regional and social value. Across the Paris area, rail network land redevelopment represents 22 hectares currently being repurposed at five sites, eventually providing over 3,300 homes, a high percentage of which will be social housing.

Might we see rail and port land becoming a testing ground for the productive, low-carbon city?

Yes, and that is precisely what makes it unique. The proximity of this land to transport infrastructure means that it can host productive activities compatible with a densely populated city: urban logistics, the circular economy and new light industry models. Furthermore, its repurposing offers a unique opportunity to meet, from the outset, high standards for decarbonisation, the restoration of soil permeability, and biodiversity. Both rail and port sites can in this way become demonstrators for the post-carbon productive city, provided that environmental standards, economic robustness and regional cooperation are all combined.

Repurposing brownfield sites for URBAN REGENERATION

RAIL AND PORT REAL ESTATE SHARE SIMILAR LEGAL AND OPERATIONAL CONSTRAINTS. THE CORE TASK OF SPACES FERROVIAIRES, THE SNCF GROUP'S PROPERTY PLANNING AND DEVELOPMENT SUBSIDIARY, IS TO REPURPOSE RAIL LAND THAT LOST ITS OPERATIONAL UTILITY.



“Fadia Karam is CEO of Espaces Ferroviaires and head of Major Projects and Asset Enhancement at SNCF Immobilier.”

Why have brownfield sites now become a strategic land resource?

Redundant railway land now constitutes one of the last major land reserves located in the heart of major cities, and it is directly connected to transport infrastructure. Against the backdrop of the need to use land efficiently and the goal of Net Zero Land Take, its repurposing is a response to a straightforward equation: transformation of already developed land rather than consuming greenfield.

But the challenge goes further than mere scarcity: Brownfield sites allow us to use several tools at one and the same time: controlled densification of land occupancy; promotion of urban continuity between different city districts or residential areas and reincorporation of large technical complexes into the heart of the city. Brownfield redevelopment offers the opportunity to reconfigure structurally significant areas where infrastructure has long acted as a barrier. The virtuous, all-out 'Net Zero Land Take' approach based on recycling urban real estate on these already

How is the potential real estate value of a brownfield site assessed?

The real estate value of a site on rail-owned land is not a given: it must be unlocked through development. It is the outcome of a trade-off between urban potential, technical constraints and an economic balance in favour of the project. Environmental diagnostics, easements, compatibility with rail network operations and site handover schedule are also decisive. Added to this is a major factor: ongoing trends in property markets. Radical change in the service sector where usage is evolving, the lack of housing supply and environmental requirements we are obliged to meet: all these naturally have an impact on the bottom line of planning and property development programmes. All of which means that real estate value depends on the project's ability to find the right economic model.

What constraints can hold back brownfield repurposing?

The mono-functional model is a thing of the past. The viability of projects of this type now relies on a hybridisation of site usage. Mixed-use is not a theoretical principle; it is a prerequisite for balance. It can cushion the impact of property cycles and ensure that city neighbourhoods continue to be lively, as well as reducing unavoidable commuting. It also fosters local acceptability by meeting a range of needs.

On land of this strategic importance, occupation density becomes a factor in quality: it is accompanied by generously proportioned public spaces, reorienting and close attention to how the space is to be used. The main obstacle we encounter is time. Projects of this kind take longer to complete because they are more complex. Time can be managed, but its costs are difficult to offset.

What are the commonest models for rail brownfield redevelopment?

Our goal is to create sustainable,

ROUEN MAKES WAVES WITH 'L'ARMADA'

In the early 1980s, Rouen's waterfront had not yet been

redeveloped. It was reclaimed

thanks to a major event: 'L'Armada.

For three decades, every 4 to 6

years, 'L'Armada allows the general

public to visit tall ships and military

vessels free of charge over a 10-

day period. It has become one of

France's most significant tourist

events and now plays a leading

role in Normandy's economy

and reputation. In 2023, the 8th

edition attracted 5 million visitors

— more than any other maritime

festival in Europe. It also created

1,700 direct jobs, generated over

9,000 mainstream and social

media mentions in 18 months, and

brought in €8.4 million in direct

revenue. The overall impact of

'L'Armada for the Seine-Maritime

department is estimated at

€97.5 million.

that decided in 2001 to locate the new international airport on an island adjacent to the port of Incheon, about thirty kilometres from Seoul. The city authority then took over, planning the development of a mixed urban zone on a polder, bringing together some thirty activities including residential, retail, education, a container terminal, and high-value-added service activities. A successful strategy, given that 25 years on, the district enhances Incheon's international standing."

FROM GREEN INDUSTRY TO CAMPUSES

The value created by mixed-use can take numerous forms. Like Bremerhaven in Germany, which was revitalised by offshore wind power, many seaports are committing to green industry and launching renewable energy production. Inland ports are increasingly part of urban logistics circuits (in Paris, for example) or circular economy loops converting waste into resources. Some ports attract visitors and tourists by developing the cruise sector (Florida Point in Le Havre is an example), by creating green spaces, cultural and leisure areas, or hosting events. Others are learning into the knowledge economy, establishing training programmes with local partners. Such programmes frequently link up with port activities: in Genoa, Italy's Merchant Marine Academy trains students in sustainable mobility for maritime transport. "However, this is not always the case, adds César Ducruet. The ultimate challenge is to offer generalist courses, as is done by the Normandy School of Management or the Sciences Po Asia-Pacific campus, both based at the port of Le Havre."

NEW URBAN DISTRICTS

Another illustration of the expansion of mixed-use is that rising demand for land, combined with the objective of reducing greenfield take-up, is leading to the conversion of many industrial-port brownfield sites into new urban districts that can enhance a city's attractiveness. The project to completely overhaul the eastern entrance to the French city of Sète is a good example. Launched ten years ago by Sete Agglopolie Méditerranée, it is designed to provide a modern, convivial living environment for professionals and young households, combining 1,800 homes with commercial and service-sector activities. "Similar projects are sometimes driven by central government, notes César Ducruet. In South Korea, for example, it was the government

Port area mixed-use: a driver for economic growth

PORTS ARE A STRATEGIC ASSET FOR REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT. AND INCREASING DIVERSITY IN THE USE OF PORT LAND IS FURTHER BOOSTING THEIR CONTRIBUTION TO VALUE CREATION.

BELOW, AN OVERVIEW.



César DUCRUET

generated annually and over 46,000 jobs², the economic impact of the industrial-port complexes of Rouen and Le Havre has further strengthened. As César Ducruet, one of the study's co-authors, points out: "Ports' value creation depends on their ability to forge relationships with their cities." Since the early 2000s diversified-cation of port uses has flourished, further strengthening those ties. As ports face a structural decline in some of their traditional activities, particularly those related to hydrocarbon, this mixed-use approach allows them to continue to balance their business models by securing new sources of revenue. The activities that spring from diversification also increase ports' contribution to the local regional economy.

¹ Merik, O. et al., "The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of the Seine Axis (Le Havre, Rouen, Paris, Caen), France", OECD Publishing, INSEE Data 2024.

Acting as interconnection hubs between land and sea (or inland waterways) through which raw materials, goods and passengers transit, port areas have always created value for local, regional, and even national economies. In 2011, the authors of the collective study "The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of the Seine Axis (Le Havre, Rouen, Paris, Caen), France"¹ observed that the Le Havre/Rouen complex accounted for over a fifth of Normandy's added value and 9.5% of regional employment, that it had substantial indirect impacts on a number of other sectors – such as transport, wholesale and retail trade, and construction – while also contributing to research and innovation programmes (particularly in logistics), and that it helps enhance port identity.

Fifteen years later, with €5.1 billion in wealth

César Ducruet, geographer and research director at the CNRS, is a member of Economix, a joint research unit affiliated with Paris Nanterre University.

Redevelopment of FLORIDA POINT: an iconic project



Alexandra RUIZ

“Alexandra Ruiz est directrice générale du GIP Le Havre Croisières, maître d’ouvrage des trois nouveaux terminaux de croisière de la pointe de Floride.”

LOCATED IN THE HEART OF LE HAVRE, A SITE WHERE THOUSANDS OF CRUISE PASSENGERS DISSEMBARK EVERY YEAR, FLORIDA POINT IS BEING TRANSFORMED BY AN AMBITIOUS DEVELOPMENT PROGRAMME. ALEXANDRA RUIZ SHARES THE DETAILS OF THIS PIONEERING PROJECT.

Why transform Florida Point?

There was a need to adapt port facilities to fast-moving changes in the cruise industry: bigger ships, higher passenger volumes and increased demands not only for security, comfort, and operational efficiency, but also for high environmental standards. It was for example important to install quayside electricity as a step in the direction of zero-emission stays in port to ensure that the people of Le Havre would continue to be proud of it and come – as I did as a child – to watch the ships dock. Florida Point is connected to the port and close to the city centre. It is the place where port and city gaze upon each other, the ideal location for taking forward a historic dialogue

“Florida Point is the place where port and city gaze upon each other.”

What does the project involve?

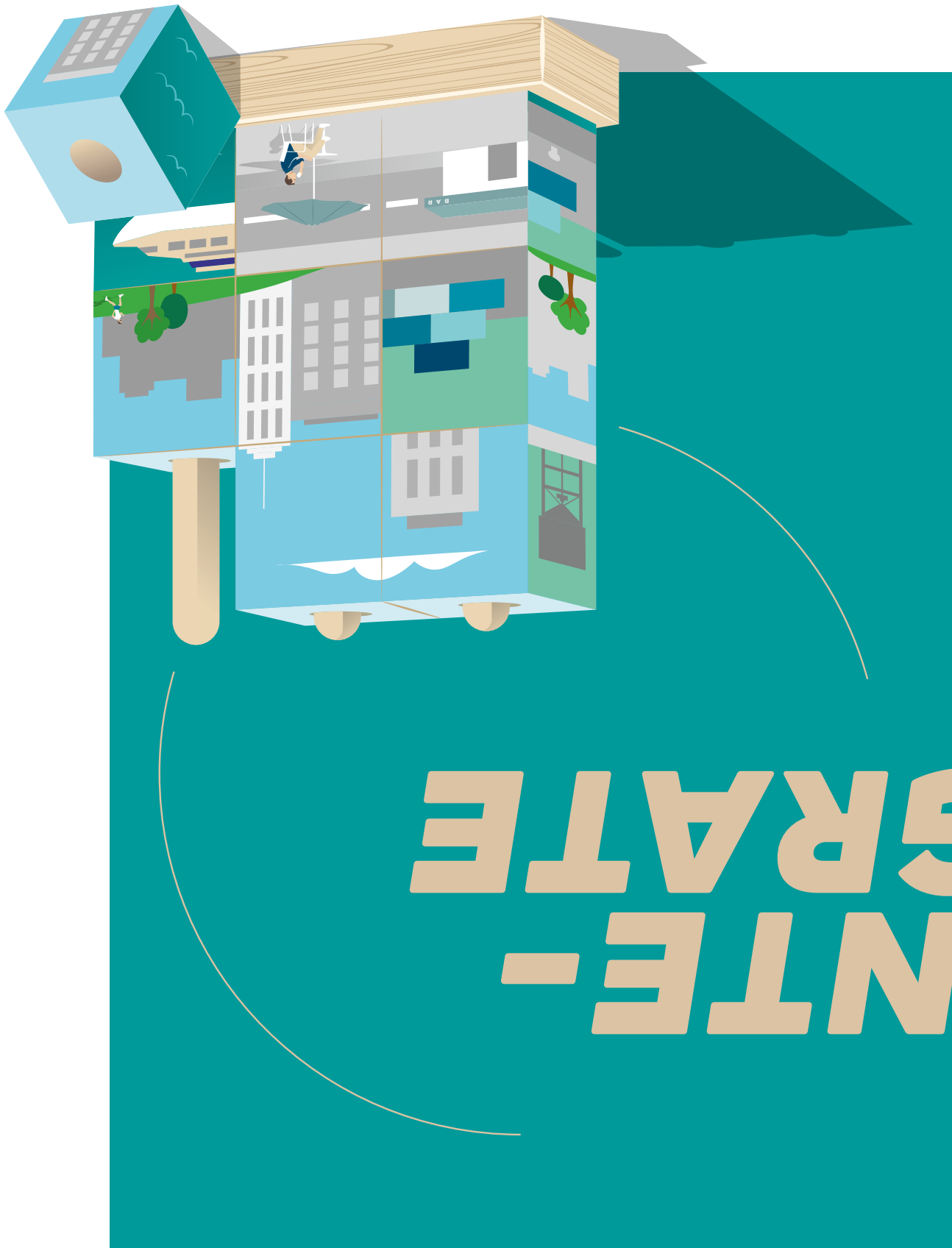
I created the Port of Le Havre in February 1517, followed by the city established when French king Francis We are creating three new cruise terminals, two of which are being developed from refurbished former warehouses. All of them feature high-quality architectural design. This is important, as the site provides cruise passengers with their first impression of Le Havre and can be seen from the city itself. The project also includes the creation of public spaces: a panoramic roof terrace on one of the terminals and a five-hectare park between the buildings – a place for walking and sight-seeing capable of hosting events such as concerts.

Designed to protect the environment and accelerate the energy transition, the project notably incorporates rooftop solar panels for greater energy

What role does mixed-use play here?

Currently, Florida Point caters only to cruise passengers. Once redeveloped, it will serve multiple functions for a variety of users: economic functions, given that the new facilities will boost cruise activity and strengthen the city’s appeal, creating growth and local jobs – and social functions, because the site will allow the residents of Le Havre to reclaim their port by coming here to walk and relax, thus helping enhance local quality of life.

*GIP (Groupement d’Intérêt Public / public interest group) Le Havre Croisières brings together the Le Havre Seine Métropole urban community and HAROPA PORT. It has been responsible for the management and operation of cruise activities since 2022.



INTE-GRATE

INSPIRATIONAL EXAMPLES

The trend originated in the English-speaking countries, but some early projects, such as the redevelopment of the London Docklands in the 1980s, proved controversial, with the Thames waterfront being effectively taken over completely by private luxury flats. In response, France, Spain, and Italy set out on a collective reflection on alternative ways forward more aligned with the public interest. "The AIVP was born in 1988 from the desire of urban and port stakeholders to build dialogue on how to transform city-port interfaces," Bruno Delsalle explains. "Projects have proliferated since that time. Some are really inspirational, and this led us to launch the AIVP Antoine Rufenacht Prize in 2024 as a reward for the most remarkable among them." In its inaugural year, the AIVP received 23 entries. The first prize was awarded to the Tangier City Port conversion project (see pages 32-33). The judging panel also granted a special mention to the redevelopment of Javel Bas port in Paris. Submitted by HAROPA PORT, this combines batch concrete production, storage and freight handling with a public promenade along the Seine. He concludes by saying that "this mix of city-port uses is a significant source of value for both the city and the port. It strengthens regional coherence and attractiveness. It offers the local population a sustainable, high-quality living environment – by combining workplaces and recreational spaces in a single district, for example – and it fosters public support for port industrial operations."

the opening of museums and 'Port Centers' are spreading. Initiatives of this kind help citizens get to know their ports better and highlight the value of the culture specific to port cities, "giving back to their populations a sense of pride in belonging to a community of interests."

"Interfaces allow cities to reclaim ownership of their ports and make of the economic and social life of the city, a structural component of its identity, its attractiveness and its dynamism."

A mix of uses, when made an integral part of urban planning policies, testifies to the evolving relationship between cities and their ports. Port areas, their heritage and their outskirts are being rehabilitated, landscaped and enhanced before being opened to the public. Hybrid zones are becoming more common, such as shared waterfronts populated by both workers and families out for a stroll. Bars, restaurants, parks, shops, museums, cinemas and theatres are opening at these city-port interfaces. Such connective spaces also host corporate headquarters, start-ups, housing and convention centers, bringing together residents, tourists, cyclists, swimmers, fishers, and much else.

Cities and ports, a bond restored

INSEPARABLE UNTIL THE INDUSTRIAL REVOLUTION, CITIES AND THEIR PORTS SUBSEQUENTLY SPENT DECADES IN "DISTANT COHABITATION". WHAT AT ONE TIME WAS A GLOBAL PHENOMENON NOW APPEARS TO BE A THING OF THE PAST. ACROSS ALL FIVE CONTINENTS, THE BOND IS BEING RESTORED.



The ecological emergency has been another decisive factor. He goes on to say that "sustainable development initiatives, such as the energy transition, resource conservation, circular economy models and biodiversity protection, are inconceivable in the absence of collaboration between regional stakeholders. A port can decarbonise its facilities alone, but to go further, and install shoreside electricity for ships at berth for example, it needs the energy provider and, ultimately, local government."

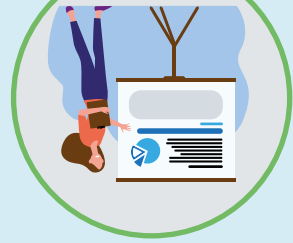
DIVERSE INTERFACES

This new era of cohabitation is reflected in a growing number of interfaces of various types where "mixed-use" is gradually developing. According to Bruno Delsalle, "such interfaces allow cities to reclaim ownership of their ports and make them once again part of the economic and social life of the city, a structural component of its identity, its attractive-ness and its dynamism." The hosting of events, the promotion of maritime archives and architecture,

Bruno Delsalle explains that this movement is linked to the emergence of global economic, ecological and societal challenges prompting cities and ports to look beyond their administrative borders, and sums this up by saying that "they have realised that the region was the appropriate level at which to address these issues and it was therefore in their best interest to build a common destiny based on a shared vision." Key economic drivers include the sharp rise in freight traffic during the 2000s, coupled with increasing ship size. To accommodate these giant vessels and handle the resulting flows, ever-larger port industrial areas were set up on the seafloor at the city outskirts. "This eventually led to issues for social acceptability," he observes. The consequence? The expectations of the local populations, citizens and municipalities for an enhancement of these city districts – and port cities more generally – have become steadily more insistent. Even to the point of becoming a core electoral issue in some cases.

Bruno Delsalle, a maritime geographer, helped establish the International Association of Cities and Ports (AIVP) in 1988 before becoming its Director General.

Ports are often thought of as closed off, secure spaces used solely for freight traffic. However, port areas are vast and not limited to terminals alone! The port authority develops all the spaces for which it is responsible. While a port's core purpose continues to be centred on industrial, logistical, and multimodal activities, they are increasingly opening up to uses shared with the public. Such mixing of uses is transforming their economic model and the city-port relationship.



EDUCATION

Higher education institutions and training organisations.

EXAMPLE: The Le Havre Normandie Campus includes 10 prestigious higher education institutions. Sciences Po, the Normandy School of Management, the National Institute of Applied Sciences, the Higher Institute of Logistics Studies, the National Naval Academy and the National School of Maritime Safety and Administration are all situated in the heart of the port's docks.



NATURE

Conservation areas and walking paths.

EXAMPLE: In the Rouen port area, a landscaped pathway introduces visitors to the flora and fauna of the Aulnay marshland with walking routes that pass through a variety of environments, including woods, reed beds, ponds, and more.



BUSINESS

The tertiary sector, administrative bodies and social & solidarity organisations.

EXAMPLE: 'Village by CA Rouen Vallée de Seine', a member of the business incubator network supported by the Crédit Agricole bank, is home to 70 startups, associated alumni and private events in Rouen Port's Warehouse 107.



HOUSING

Residential buildings.

EXAMPLE: 1,300 houseboats and pleasure craft used as residences are moored at the Seine dock alongside various other port activities, such as freight transport, events and cruises, to name but a few.

NEW USES FOR THE PORT AREA

SPORT & LEISURE



Sports competitions, swimming (river and pools), boating clubs and recreational fishing.

EXAMPLE: During the 2024 Olympic and Paralympics Games in Paris, the open-water swimming events for the men's and women's triathlon, mixed relay, marathon swimming and para-triathlon competitions took place in the River Seine. A challenge made possible thanks to the involvement of all stakeholders along the river and the Swimming Plan.

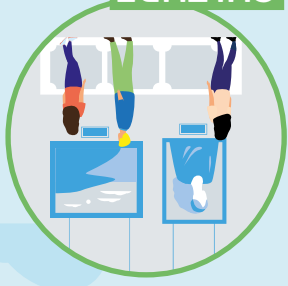
FOOD



Bars and restaurants.

EXAMPLE: The Margéraphes (tide gauges) area in Rouen hosts bars, restaurants, and brasseries in eight former warehouses, sharing the same site with the Seine-Normandy Water Agency, France 3 Normandie tv station, and even a laser tag centre.

CULTURE



Concerts, museums, exhibitions and Port Centers.

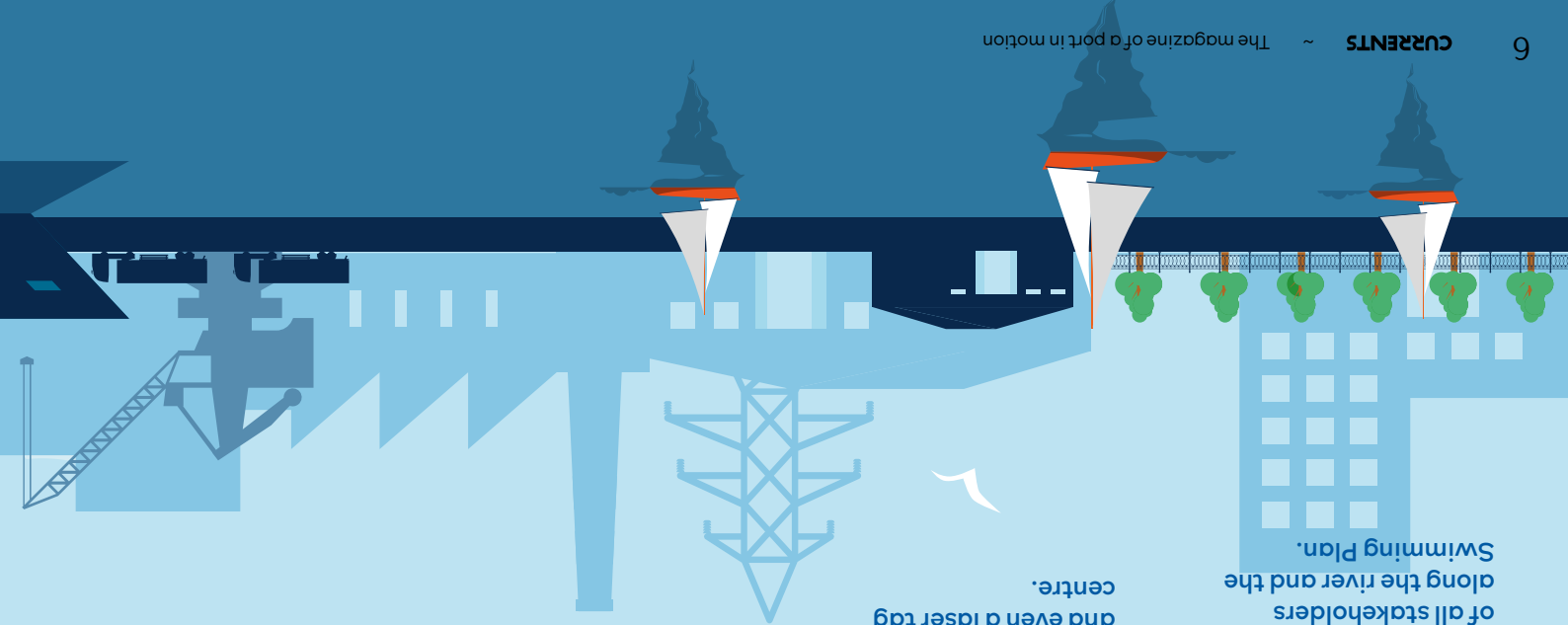
EXAMPLE: The 'Fluctuart' barge, moored at Port du Gros-Cailou in Paris, offers exhibitions, events and seminars focused on trends in urban art. It coexists with the Giséle-Halimi promenade and the Niki de Saint-Phalle embankment archipelago garden.

RETAIL



Shops, professional trade outlets and shopping centers.

EXAMPLE: At Port de Javel in Paris, the Point.P construction materials store serves building industry professionals. The site is shared with the Cemex cement plant during the day, and the quayside promenade opens to the public after 5 pm.



How would you define French "river culture"?

It seems to me that in the past rivers and waterways played a much greater role, for all sorts of reasons. Notably recreational. Watercourses were the preferred locations for holidays. People danced in traditional French riverside cafes, guinguettes, they navigated inland waters in rowing boats and pleasure craft – scenes extensively depicted by painters. Alongside this, rivers, floods, fear is part of culture. And lastly, cities had not yet turned their backs on them and had not hemmed them in between roads reserved for cars.

“Just look at river waterfronts! Today, they are surely the local population's favourite places, especially for the young.”

River culture has been returning for around twenty years now. To some extent. Just look at river waterfronts! Today, they are surely the local population's favourite places, especially for young people. In short, French river culture is currently reinventing itself: more sensitive, more active, more aware of what rivers represent: memory, landscape, an essential service, and a promise for the future.

Your NGO shares "a multidisciplinary, systemic and balanced vision of the issues and uses". What about "shared uses"?

If water is vital, it is because it embodies connection. The non-profit association "Initiatives for the Future of Great Rivers" (Avenir des Grands Fleuves – IAGF), which I founded alongside the Compagnie Nationale du Rhône ten years ago now, promotes a profoundly multidisciplinary approach that overarches engineering, hydrology, economics, geopolitics, biodiversity, urban planning,

agriculture, culture, and even religious faiths. A balance between economic, social, and environmental uses is central to our activities. Sharing use not only helps defuse conflicts but also creates collective value and strengthens local regional resilience.

The projects you endorse promote rivers as "carriers of solutions, connections and levers for development": what do you see as the levers for the Seine Axis?

I am absolutely convinced that a river is not just a natural environment – it is also a space for innovation, a vector for cooperation, a lever for climate adaptation and a driver of economic and cultural development. The ecological transition of port activities, development of river-based mobility, improvement of water quality, strengthening cooperation between stakeholders and social revitalisation of the river are all challenges for the years to come.

We will need to increase regional dialogue, align visions for the future and combine different areas of expertise. In short, we need to COOPERATE, now and always!

Can a mix of uses be the lever for economic and social development at city-port interfaces?

Those interfaces concentrate modernised logistics, new services, innovation spaces, and attractive public areas. They can become economic drivers rather than focuses for friction if they are designed as diverse, collaborative spaces. A few key actions, often already in place at local level, could be stepped up: river festivals, artistic discovery trails, a cultural reclaiming of the riverfront, promotion of port and industrial heritage, river transport for "last mile" delivery, creation of new river-based services for the public (mobility, energy, recycling), and so on.

The local network of non-profit associations will be essential to achieving this through joint constructive effort with institutional stakeholders. And now more than ever, it needs to be underpinned in terms of public policy.

Originally trained as an economist,
Erik Orsenna is a writer, a member of the
Académie Française and president of the
NGO Initiatives for the Future of Major Rivers.

“Sharing use not only helps defuse conflicts but also creates collective value and strengthens local regional resilience.”

LONG AT THE HEART OF OUR DAILY LIVES AND COLLECTIVE IMAGINATION, RIVERS ARE ONCE AGAIN TAKING CENTRE STAGE: THEY BRING TOGETHER ECONOMIC ACTIVITY, PUBLIC SPACES AND LEISURE. THEY ARE BECOMING VIBRANT PLACES ONCE MORE, SERVING LOCAL COMMUNITIES AND FOSTERING MORE SUSTAINABLE DEVELOPMENT. A CONVERSATION WITH ERIK ORSENNA.

“If WATER is VITAL, it is because it embodies CONNECTION.”



editorial



A few weeks ago, the first phase of works began on the Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) multimodal platform. Located in the Yvelines département between Achères, Conflans-Sainte-Honorine and Andrésy, this new port has been designed as a genuine port district integral to the town and featuring a park, rewilded riverbanks and pedestrian and cycle paths. It exemplifies the increasingly close relationship between town and port, responding directly to expectations of the local population. It also reflects the accelerated transformation of ports, sources of significant economic benefits for their surrounding regions, as they face major challenges such as land scarcity, ecological transition, geopolitical tensions and the need to mitigate environmental harms.

That is why this issue of *Currents* has been devoted to mixed uses of port areas. This approach, which is developing fast across all five continents, makes port spaces multifunctional and has evolved beyond a mere planning choice: it is now a strategic requirement for the economic development and long-term viability of ports.

By hosting shops, restaurants, campuses, green spaces and cultural and leisure facilities, as well as offices, services, and residential districts – while at the same time opening up to locals and tourists alike – ports are adapting their model to 21st-century realities. In doing so, they can optimise their economic value and enhance both their contribution to collective well-being and the social acceptability of their operations. As you will discover throughout this issue, consideration of a mix of uses has now become an essential part of designing port development projects. At PSMO, as elsewhere, this relies on an increasingly intense dialogue between ports and their regional stakeholders, ranging from central government to individual citizens, from local authorities to businesses, from private investors to non-profit associations. We are convinced that this dialogue creates the conditions for balanced, long-term and shared development that generates wealth and jobs as well as accelerating societal progress.

We hope you enjoy this issue.



Benoît ROCHET,
Managing Director and Chairman
of the Board HAROPA PORT

TO WHAT EXTENT HAS A MIX OF USES BECOME A PREREQUISITE FOR DEVELOPING THE PORT ECONOMY? TWO DISTINGUISHED EXPERTS SHARE THEIR VISION AND ANALYSIS:

Erik ORSENA, author, member of the Académie Française and President of the NGO Initiatives for the Future of Great Rivers.
Bruno DELSALLE, Director General of the International Association of Cities and Ports (AIVP).



10 INTEGRATE

How do **port projects** take a mix of uses into account? How does this translate into **actual development**? What are the **benefits** for the local region?

20 MIX

To what extent are ports **opening up to the public**? What are the **flagship projects** that define mixed-use in ports? Is this approach compatible with objectives for **economic performance**?

28 RECONCILE

How does mixed-use help increase the **social acceptability** of port projects? How is **public consultation** organised? Is this a **global trend**?

NEW USES, NEW PORTS



The magazine of a port in motion

CURRENTS

1st semester 2026

5