

Urbanités

#4 – Novembre 2014 – Repenser la ville portuaire

Paris, ville portuaire ?

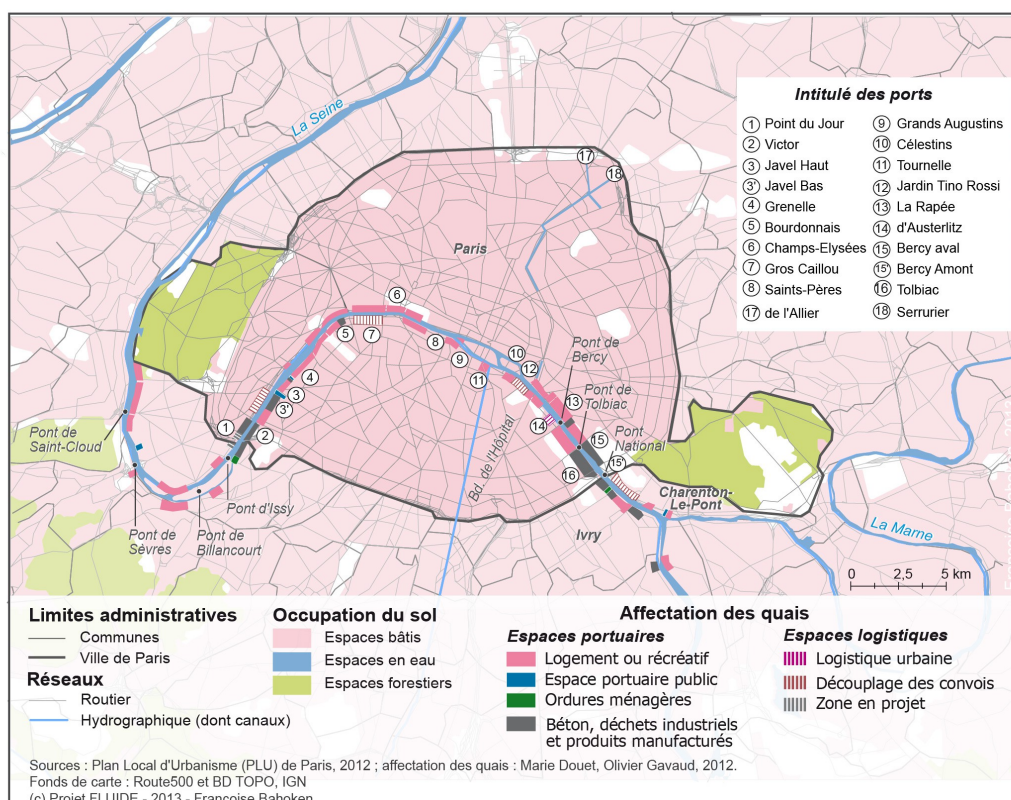
Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le long de la Seine

Jean Debie

Introduction. Des ports à Paris ?

La dimension portuaire d'un Paris intra-muros n'est guère évidente aux yeux du promeneur des berges de la Seine. Certes, le lien originel de la ville et du fleuve a récemment été renoué. Cette réconciliation est néanmoins largement dédiée aux usages récréatifs et touristiques. Les berges sont alors le support d'aménagements urbains pilotés par ce nouveau récit d'une métropole fluviale (APUR, 2010). Ce récit est discutable et discuté (Flonneau, 2014) mais participe bien, à l'instar d'autres villes fluviales, à la planification urbaine. La requalification des berges constitue ainsi une des politiques phares des dix dernières années à Paris. Peu concernée par cette image fluviale nouvelle et largement invisible au regard touristique, la fonction portuaire y est pourtant restée présente (figure 1). Elle est même essentielle à certains services urbains (construction, distribution) et introduit des problématiques d'aménagement spécifiques actuellement négociées entre la collectivité et les gestionnaires de l'infrastructure portuaire. À partir d'une balade photographique en cinq arrêts, du quai d'Issy au Pont de Tolbiac, l'objectif de cet article est de mettre au jour cette dimension portuaire discrète de Paris du plus évident (tourisme) au plus industriel (filière du BTP) en passant par l'émergence de filières portuaires nouvelles (telle la logistique). Cette balade ne repose pas sur une analyse précise du statut, des localisations et des fonctions métropolitaines du réseau portuaire francilien. Cette analyse géographique a d'ailleurs été réalisée finement dans le cadre d'un travail de thèse récent (Paffoni, 2013) lui-même inscrit dans un programme de recherche dédié aux liens ville-port dans les métropoles fluviales (FLUIDE, 2013¹). Ces photographies d'une inscription portuaire dans le cœur parisien visent simplement à signaler un élément peu connu des dessous de la métropole parisienne. À partir de ce témoignage d'un Paris intra-muros plus portuaire qu'il ne paraît, il est alors possible de délimiter les enjeux d'urbanisme (distribution urbaine et activités économiques, insertion urbaine des ports, mixité des fonctions sur les berges) posés par cette question portuaire et discutés actuellement dans les exercices de planification de la Ville de Paris.

¹ Le programme FLUIDE (au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises. Étude comparée Paris, Lyon, Lille, Strasbourg et comparaisons internationales), développé entre 2010 et 2013, est un projet porté par l'IFSTTAR dans le cadre des financements ANR ville durable. Il a associé pendant quatre ans des équipes de recherche, des agences d'urbanisme et des autorités portuaires dans les villes concernées pour examiner cette relation ville-port-fleuve dans une triple perspective géographique, économique et sociologique. Les résultats sont disponibles en ligne (<http://fluide.ifsttar.fr>) et dans un ouvrage collectif (Beyer, Debie, 2013). La balade photographique réalisée pour cet article est d'une autre nature (mettre au jour la dimension portuaire d'un Paris intra-muros pour parler d'un urbanisme fluvial souvent pensé sous le seul prisme du tournant nature/récréatif actuel) mais l'orientation du regard et les conclusions associées sont évidemment influencées par ces travaux d'une recherche collective et pluridisciplinaire.



1. Paris, ville portuaire. Localisation des ports (© Fluide-2013, F. Bahoken)

Les sites portuaires de l'alimentation urbaine

La balade commence au niveau du quai d'Issy. Lieu non touristique mais axe privilégié de la circulation francilienne, son paysage est marqué par les infrastructures routières et une activité industrielle sur les quais fluviaux. Cette première photographie permet alors de signaler une fonction historique et croissante des espaces portuaires, celle du traitement de la filière BTP². Le port Victor et le port d'Issy-les-Moulineaux accueillent ainsi les activités des groupes Lafarge, Cemex, Raboni, Italcementi-Unibeton, utilisateurs (conventions d'occupation temporaire) d'un domaine portuaire essentiellement orienté vers la gestion de la filière construction. Un travail actuel de réhabilitation de ces deux ports est en cours, sous la maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris pour la gestion des accès, de la voirie de transit et des ouvrages fluviaux. Ce travail repose sur un cahier de prescriptions architecturales et paysagères, visé par les collectivités concernées (Paris, Issy) et contractualisé avec les industriels (annexion aux conventions d'occupation des terrains portuaires) qui gardent la maîtrise d'ouvrage sur leurs propres installations. L'objectif principal de cette réhabilitation est d'autoriser une mixité des fonctions, entre renforcement de l'activité industrielle la semaine et ouverture du site le

² Cette filière BTP constitue une grande part des trafics traités sur le domaine francilien des Ports de Paris : 16,6 millions de tonnes sur un trafic total de 21 millions de tonnes (VNF, 2011). Le béton implique des volumes de transport élevés et une temporalité d'utilisation très courte lorsqu'il est produit par une centrale. Cette association « volume important à transporter en aval/temps limité d'utilisation du béton produit » explique cette présence des ports BTP au plus proche des grands chantiers urbains.

long des berges le weekend. Cette opération en cours témoigne d'un travail actuel de négociation entre les acteurs de la relation ville-port (Ports de Paris, collectivités territoriales, riverains, industriels³).



2. La fonction industrielle portuaire : port Victor-quai d'Issy (Jean Debie, 25 juin 2014)

Le deuxième arrêt photographique, sous la Tour Eiffel, valide à nouveau cette fonction industrielle complétée du développement de filières nouvelles de la logistique urbaine. Dans l'hypercentre touristique, le port de la Bourdonnais maintient une activité portuaire d'alimentation urbaine (BTP) et accueille des expérimentations nouvelles de distribution. L'opération Franprix, basée sur un recours au transport fluvial pour livrer 360 magasins parisiens intra-muros, a été largement médiatisée. Elle signale un succès de communication (« Franprix entre en Seine ») peut-être un peu exagéré au regard des trafics effectivement traités⁴, mais témoigne de cet intérêt actuel pour la logistique urbaine fluviale que l'on retrouve dans la plupart des villes fluviales européennes (Beyer *et al.*, 2013). Dans un

³ Le but de cette balade n'est pas de décrire les acteurs de cette gouvernance ville-port. Nous renvoyons à des travaux récents menés sur la question (Debie, 2013 ; Pafonni, 2013). En quelques mots néanmoins, pour comprendre le jeu d'acteurs : Ports de Paris est un Établissement public à caractère industriel et commercial (créé en 1968, notamment pour unifier la gestion du patrimoine portuaire). Il est propriétaire d'un foncier de 1000 ha en Île de France. Les principales plateformes portuaires (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne et Limay) ne sont bien sûr pas situées dans Paris intra-muros, mais différents petits sites portuaires y sont néanmoins présents (cf. carte 1). Ports de Paris gère l'occupation du domaine fluvio-portuaire dans le cadre de contrats d'occupation temporaire (mais de long terme) du domaine public. Il participe à la révision des Plans locaux d'urbanisme, cadre d'une négociation croissante entre le port et les collectivités sur l'usage des fonciers portuaires. À Paris, le périmètre de protection des monuments historiques et les chartes architecturales et paysagères amplifient cette négociation.

⁴ Cette livraison fluviale repose sur l'exploitation d'une barge assurant la relation entre le port de Bonneuil-sur-Marne à l'est de Paris et les quais du port de la Bourdonnais au centre de Paris. 26 conteneurs sont acheminés par jour. Ce recours au maillon fluvial implique évidemment une livraison finale par camions dans les magasins parisiens mais il réduit au total de 450 000 km par an cette livraison routière pour Franprix.

contexte de congestion urbaine, les objectifs de durabilité fixés dans les documents stratégiques de la planification urbaine, autorisent un regain d'intérêt pour cette question de la distribution fluviale qui permet de réduire le trafic routier et les tonnes de CO₂ émises. Certes, il reste à mener une évaluation complète, sur l'ensemble de la chaîne, de ces gains d'émission et à vérifier la pertinence économique⁵ de ces expérimentations, mais le fluvial s'introduit progressivement dans l'imaginaire politique et commercial ; virage d'image étonnant pour un mode de transport fluvial il y a encore peu considéré comme historiquement daté. Au-delà de ces logiques, le port de la Bourdonnais est également un espace central de la fréquentation touristique parisienne, accueillant de nombreux bateaux qui illustrent une fonction portuaire liée aux traitements des mobilités touristiques.



3. Le fleuve, outil de l'alimentation urbaine : port de la Bourdonnais – Tour Eiffel. (Jean Debie, 6 juillet 2014)

Paris, port touristique

La troisième pause photographique illustre cette évidence touristique qui s'observe sur la quasi-totalité du linéaire fluvial parisien. Si l'équipement technique est léger, dévoilant peu d'une fonction portuaire, il importe alors de préciser que plus de 7 millions de passagers sont traités par an (7,23 en 2012, par exemple) par cette fonction portuaire touristique faisant de cet ensemble portuaire parisien un des

⁵ La pertinence économique est ici à considérer au sens large. Le surcoût d'une desserte intermodale (fleuve/route) en comparaison d'un service uniquement routier est réel. Mais d'autres éléments (stratégies de communication, fiabilité d'une desserte fluviale non congestionnée) peuvent militer pour ces expérimentations d'entreprises. Ce surcoût pose également la question de l'aide publique à ces services dans le respect des réglementations concurrentielles existantes (mise à disposition du foncier, aide éventuelle au démarrage). Cette légitimité de l'aide publique tient notamment dans la contribution éventuelle du fluvial à la décongestion urbaine et aux réductions d'émissions associées. Cette question mériterait une évaluation véritable et complète de ces gains pas forcément monétaires.

Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le
long de la Seine
Jean Debrie

principaux ports de passagers du monde. La présence de plusieurs compagnies (Bateaux mouches au port de la Conférence, Bateaux parisiens au port de la Bourdonnais, Vedette du pont neuf, Vedette Paris Île-de-France au port de Suffren) est un élément lisible du dispositif portuaire parisien. Cette fonction touristique se trouve amplifiée par la rénovation des berges récentes essentiellement liée aux usages récréatifs et culturels, supports d'un récit urbain nouveau de la métropole fluviale. Le nouvel aménagement, inauguré en juin 2013, des berges du musée d'Orsay au pont de l'Alma, en est l'exemple le plus récent faisant suite aux précédents aménagements des berges de la rive gauche. Il valide une reconversion des berges introduisant une tension sur les fonciers portuaires existants et pose *in fine* la question du maintien de l'insertion urbaine des ports.



4. La fonction portuaire touristique : berges Rive gauche – Orsay (Jean Debrie, 22 août 2014)

Le tournant récréatif ou la question du maintien et de l'insertion urbaine des ports ?

La quatrième pause photographique met alors au jour un des symboles de cette rénovation et reconversion des berges sur des anciens fonciers portuaires. L'institut de la mode et du design, élément de l'opération Les Docks, installé dans un haut lieu portuaire historique (les magasins généraux) s'inscrit dans un projet plus global de rénovation des berges de la rive gauche. Il reprend certes la structure originale du bâtiment à usage portuaire construit en 1907 (en particulier la structure en béton armé), mais la transforme pour assumer son inscription dans un paysage urbain ouvert et récréatif le long des berges de la rive gauche. Cette opération témoigne du terrain de jeu nouveau que sont ces fonciers fluvio-portuaires pour les architectes, les paysagistes et autres metteurs en scène des espaces

urbains (Jakob-Macfarlane, Michel Desvigne et Yann Kersalé pour l'opération les Docks). La plupart des villes fluviales françaises présentent d'ailleurs une reconversion similaire de ces espaces ; tournant qui marque un temps nouveau de la relation ville-fleuve. La photographie permet néanmoins de témoigner d'une éventuelle fonction portuaire. La rénovation actuelle des magasins généraux, repérable en premier plan, s'inscrit dans un projet ancien porté par Ports de Paris de rénovation du port d'Austerlitz (situé entre le pont de Bercy et le pont d'Austerlitz), projet remis sur l'agenda dans un contexte de réflexion sur la logistique urbaine fluviale. Cette rénovation en cours (surface total de 7300 m²) est le préalable à l'ouverture d'un appel d'offre par Ports de Paris pour développer un concept inédit d'hôtel logistique mitoyen de la Cité de la mode et du design. Cette photographie introduit alors la question de l'usage mixte des fonciers portuaires dans ce mouvement de réconciliation ville-fleuve.



5. La reconversion des espaces portuaires : Les Docks, berges de la rive gauche (Jean Debrie, 25 juin 2014)

Cette balade photographique s'achève sur la vitrine portuaire de cette mixité potentielle des usages des berges. Pour Ports de Paris, le port de Tolbiac constitue ainsi une démonstration de la faisabilité de cette mixité. Les aménagements (grand prix de l'environnement 2008 dans la catégorie urbanisme, patrimoine et développement durable), issus d'un travail partenarial entre le cimentier CIMEX et Ports de Paris (charte sable en Seine), autorisent un usage partagé des berges entre activités du BTP le jour et promenade urbaine hors des horaires d'ouverture. Ils reposent sur un travail de certification (première centrale à Béton certifiée haute qualité environnementale) et, plus récemment, de dialogue avec les riverains (mise en place d'un comité local d'information portuaire). Ces aménagements

marquent également un travail considérable d'insertion urbaine du port qui permet une vue dégagée sur la Seine pour les riverains et un jeu de lumières nocturnes marquant un rapport renouvelé à l'esthétisme portuaire. Cette insertion urbaine du port et les aménagements associés coûtent cher⁶ et posent alors la question de la reproductibilité de ce type d'expérience et, surtout, de la répartition du surcoût entre acteurs urbains et acteurs fluvio-portuaires. Il reste que le trafic associé (280 000 tonnes de marchandises par an) souligne l'importance de cette insertion pour un port situé en zone grand service urbain dans le Plan local d'urbanisme de la Ville de Paris, élément essentiel de la contribution du mode de transport fluvial à l'alimentation de la ville.



6. Vers une mixité des usages ? Le port de Tolbiac (Jean Debrie, 25 juin 2014)

Conclusion. La mixité des fonctions, l'enjeu d'un urbanisme fluvial

Au final, c'est la question de la vocation du foncier fluvial-portuaire qui se pose et donc celle des négociations entre l'autorité portuaire et les acteurs urbains. Le tournant récréatif des berges introduit une problématique foncière qui peut être débattue. Certes, le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) valide le principe de maintien des sites portuaires en cœur urbain et le Plan local d'urbanisme de la Ville de Paris la présence de quais portuaires en temps partagés ; de plus, le code de domanialité publique en permet le maintien. Il reste que la pression urbaine corrélée à la question de l'acceptabilité des activités portuaires questionne ce maintien. Cette balade photographique, orientée et non objective, permet d'apporter quelques éléments de réflexion. Il n'est pas dans nos propos de

⁶ Elsa Pafonni (2012) précise dans ses travaux que cette installation portuaire a un coût évalué à 1,8 millions d'euros contre 600 000 euros pour une centrale à béton classique.

militer pour un grand soir portuaire et un développement tous azimuts de cette activité. Les autorités portuaires, partout en Europe, ont d'ailleurs acté ce nouveau temps de la relation ville-port en régionalisant les systèmes portuaires, c'est-à-dire en délocalisant les grandes plates-formes et les principales activités portuaires en périphérie urbaine. Cette délocalisation et l'extension hors de la ville des espaces industrialo-portuaires (espaces d'ailleurs aujourd'hui rattrapés par la ville, ce qui débouche sur de nouveaux conflits territoriaux) ont libéré des friches considérables autorisant ces grands projets d'aménagement. Il ne serait guère sérieux de militer contre cette géographie de la relation ville-fleuve qui signale un temps nouveau d'une histoire fluviale marquée par cette question des usages partagés de la Seine (Backouche, 2000 ; Guillaume, 1990). Pour autant, dans cette géographie, c'est bien la question de la place des espaces fonciers portuaires centraux – de leur maintien et de leur fonction urbaine – qui se pose. Si la réconciliation des villes et de leurs fleuves, à Paris comme ailleurs, constitue la base de trame bleue présente dans les Schémas de cohérence territoriale, il nous semble qu'elle devrait prendre en compte, et c'est là l'objectif de cette balade photographique, une mixité des fonctions plus prononcée sur les berges. Et ce pour une raison au demeurant assez simple, celle de l'importante contribution du fleuve aux objectifs de durabilité tant dans le traitement des filières lourdes de l'alimentation urbaine, c'est-à-dire l'ensemble de la filière BTP, que dans l'émergence de logiques nouvelles de distribution des magasins et bureaux parisiens. La question de la congestion urbaine et celle de la pollution de Paris justifient cette réflexion sur un urbanisme fluvial mixte dans lequel le fleuve pourrait contribuer davantage à la gestion des flux parisiens. Cette contribution repose certes d'abord sur les schémas logistiques des entreprises, mais l'action publique au sens large (gestionnaires d'infrastructures, collectivités), par sa gestion foncière notamment et le maintien des quais existants, participe de cet urbanisme fluvial associant la nécessaire fonction récréative des berges à celle non moins nécessaire de la distribution urbaine. Cette mixité a un coût à évaluer au prisme de cette contribution fluviale aux objectifs de durabilité urbaine.

JEAN DEBRIE

Jean Debie est professeur en aménagement et urbanisme à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et chercheur à l'UMR Géographie-cités. Ses travaux actuels portent sur la relation ville-port dans les métropoles fluviales et portuaires et sur l'aménagement des grandes infrastructures de transport.

Bibliographie

- Atelier Parisien d'Urbanisme, 2010, *Paris Métropole sur Seine*, éditions actes Sud, 160 p.
- Backouche I., 2000, *La trace du Fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*, éditions de l'EHESS, 430 p.
- Beyer A., Debie J., 2013, *Les métropoles fluviales. Concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable*, éditions l'œil d'or, 318 p.
- Debie J., 2013, « La relation ville-fleuve, quelle gouvernance ? » in Beyer A., Debie J. (dir.), *Les métropoles fluviales. Concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable*, éditions l'œil d'or, p. 221-230.
- Flonneau M., 2014, « Candide sur les nouvelles berges de la Seine. Un Paris Pour Woody Allen ? », *Métropolitiques*. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Candide-sur-les-nouvelles-berges.html>.

Paris, ville portuaire ? Du quai d'Issy au pont de Tolbiac, balade fluviale le
long de la Seine
Jean Debie

Guillerme A., 1990, « Le testament de la Seine », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 65 n° 4, p. 240-250.

Paffoni E., 2012, « Historique de la relation ville-port en Ile de France », 4 p., Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, IFSTTAR, Université Paris Est.

URL : http://fluide.ifsttar.fr/pdf/publications/4_pages-paffoni-historique-relation.pdf

Paffoni E., 2013, *Renouveau du fluvial et dynamiques métropolitaines. Le cas des ports fluviaux franciliens (1980-2010)*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, 319 p.

Prelorenzo C., Rodriguez-Malta R., 1998, *Architectures et urbanismes portuaires*, Le Havre, Association Internationale Ville et Ports, rapports études et recherches documentaires, 85 p.