



Associazione Porti Italiani



“PORT GOVERNANCE AND THE RELATIONS WITH PORT CITY COMMUNITIES”

1 PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNICATION

2 SITUATION ITALIENNE

3 PISTES DE REFLEXION

1 PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNICATION

- Le secteur des croisières a désormais un rôle de premier ordre dans l'économie internationale, vu son extension géographique, les investissements qui le concernent et les opportunités de développement des territoires et de postes de travail qu'il offre. En Europe il y a 250 ports de croisières qui ont accueilli 30 millions de passagers en 2013 (statistiques présentées par l'*Italian Cruise watch* rédigé par "Risposte e turismo" e publié en octobre 2014).
- Les villes portuaires apparaissent désormais comme des hauts lieux d'expérimentation d'organisation territoriale. Cela tient non seulement à leur rôle de *gateway* des marchandises mais aussi, voire même surtout, aux fonctions portuaires relatives au trafic passagers, aussi bien croisière que *ferries*. A cela il faut ajouter le phénomène de revitalisation des espaces portuaires à l'interface entre port et ville, ce que l'on appelle communément *waterfront*. Ce n'est pas ici le cas de décliner ce thème, mais simplement de réaffirmer que ces villes portuaires sont désormais aussi de lieux d'expérimentation de nouveaux modes de production urbaine.
- C'est, d'une façon tout à fait imprévisible il y a quelques temps, dans la dernière partie du siècle dernier, le secteur de la croisière, de même que celui des loisirs nautiques, de la plaisance, de l'intérêt au patrimoine maritimo-portuaire (musées maritimes, régates d'anciens bateaux, etc.) qui incitent à un retour du port en ville, au nom d'une mixité qui redevient intéressante et qui pousse souvent à s'intéresser aux quais délaissés et aux zones d'interface.
- Après une période de réaffectations totalement diverses par rapport au passé et irréversibles, des types de reconversion plus nuancés sont apparus. Il s'agit de réaménagements qui maintiennent certaines fonctions portuaires, comme dans le cas



de ceux liés au trafic passagers, ou qui en créent d'autres (batellerie, tertiaire portuaire, etc.).

- Ces fonctions demandent d'être intégrés dans le fonctionnement urbain. Avec les croisières cela est fort évident car ce trafic nécessite des installations et des zones d'accueil qui concernent aussi bien les services portuaires que le côté urbain.
- Le développement de l'activité des croisières a permis à beaucoup de villes de repenser toute une partie de leur centre-ville en fonction d'une activité portuaire.
- Pour favoriser l'intégration des diverses opérations il est nécessaire une coordination entre les acteurs. Si dans le temps les Autorités Portuaires ne fonctionnaient pas nécessairement avec les municipalités, en raison d'autres logiques et d'autres échelles de fonctionnement, l'essor rapide de ce secteur de croisière impose des rapprochements entre les acteurs.
- Cette volonté d'intégration doit désormais aller au-delà du schéma dénommé souvent *Master Plan*, ou *Plan Stratégique*- pourtant bien nécessaire- à la fois marquant l'appréciation du rôle des pouvoirs publics et encourageant les coopérations entre secteur public et privé qui permettent une certaine souplesse demandée par le secteur touristique très en mouvement.. De plus, cette entente entre tous les acteurs est perçue comme une façon d'attirer de nouveaux investisseurs et de favoriser une image positive de la ville portuaire. Ceci au grand bénéfice de la cité mais aussi du port.

2 SITUATION ITALIENNE

- Parmi les ports de croisières les plus importants de la Méditerranée et de l'Europe figurent quelques ports italiens : Civitavecchia, Napoli e Livorno occupent les trois premières positions pour trafic en transit tandis que Gênes a rejoint en 2014 Civitavecchia, Venise et Naples parmi les ports qui ont dépassé un million de mouvements passagers. Environ 12,000 millions de passagers ont transité dans les ports italiens en 2014, aussi bien en transit qu'embarquant directement d'un port italien, ce qui signifie + que 4,1 % par rapport au 2013, en raison de 5.159 navires. Du point de vue économique, l'Italie « capture » 4,5 des 15 milliards d'Euros de l'industrie des croisières en Europe et presque un tiers des occupés de ce secteur. Elle



- se confirme donc pays leader pour le trafic des croisières, rendant ce secteur d'ailleurs une exception dans le panorama de l'activité économique italienne.
- Si en 2014 il y a eu une légère flexion négative, qui a vu le nombre de passagers descendre à moins de 11 millions, pour 2015 une nouvelle croissance est prévue pour tous les ports italiens.
 - De même qu'à l'étranger, ce secteur concerne désormais non seulement des opérateurs tels que les compagnies de navigation, mais aussi des acteurs institutionnels responsables des politiques de développement économique. Ces acteurs sont motivés par des intérêts certainement différents. Cela implique se mettre en relation et se confronter avec les armateurs, et, naturellement, avec les institutions et les associations de l'Union Européenne, mais aussi avec le milieu académique, et faire lier le secteur des croisières au tourisme de façon directe, se confrontant avec les opérateurs du secteur privé.
 - En ce sens, il est important de fournir aux opérateurs de majeures possibilités de connaissance de tout le secteur, des espaces de collaboration et dialogue entre les opérateurs et les « decision-makers » de tous les Pays, comme ce « Dialogue pan-européen » est en train de faire.
 - Ceci dans le but de sauvegarder la ressource « portualità », néologisme italien qui désigne le fait portuaire dans sa totalité, et faire un choix de qualité.
 - Le secteur du trafic des croisières représente un moment de nécessaire relation entre les « utilisateurs » des infrastructures et le territoire portuaire. Il implique donc toujours une relation entre ville et port. Comme représentant des ports italiens dans cette rencontre d'aujourd'hui je peux affirmer que nous travaillons sur les thèmes du *waterfront*, de l'environnement et de l'intégration sociale depuis quelques années. Sur ce point, à travers l'engagement continu et actif de « Assoporti », l'association des ports italiens, à l'intérieur du Comité Passagers de l'ESPO, aujourd'hui transformé en "Cruise and ferry network", l'on est en train d'activer une étude sur la connaissance du trafic passagers qui portera à l'élaboration d'une sorte de guide, un Code, comme dans la tradition de l'ESPO, pour tous les acteurs de ce processus.
 - *A Livourne par exemple, le nouveau Master Plan du port, qui sera promulgué en 2015, configure le port passagers en tant que facteur de charnière entre le tissu urbain et le bassin portuaire, dans une logique de fonctions intégrées.*
 - *Deux sont les points essentiels proposés par ce Master Plan relatifs au secteur passagers :*



- *séparer les activités portuaires, diversifiant et spécialisant certaines zones, notamment celles d'exploitation des croisières et des passagers ferries et celles commerciales, éliminant la promiscuité des opérations.*
 - *Intégrer les différentes fonctions port et ville de façon à créer dans le secteur passagers un « pôle » non seulement d'accueil mais aussi générateur d'évènements, récréatifs, culturels, commerciaux et de loisir pour le temps libre, selon ce qu'il se passe dans de nombreuses parties de l'Europe.*
- *Le programme de requalification est finalisé à l'amélioration des services de l'activité touristique mais aussi de la qualité de la vie locale, en respectant des valeurs du paysage côtier et en tenant compte des caractères du patrimoine historique-culturel existant. Cette zone du port passagers comprend en effet des monuments très importants pour leur valeur historique et architecturale (Fortezza Vecchia ou les cours d'eau urbains de Livourne, communément appelés «fossés»). On peut dire donc que le développement du trafic des croisières a permis dans le temps de développer un intérêt non seulement pour les destinations des villes artistiques classiques (Pise-Lucques-Florence) mais aussi pour les destinations locales.*
- *Nous avons donc d'une part, la restructuration et l'expansion du terminal de passagers pour répondre à la l'augmentation du trafic des ferries vers les îles et les croisières, et de l'autre l'insertion et le développement de fonctions urbaines typiques telles que les installations commerciales, de service, sportives, culturelles et de tourisme réceptif.*
- *L'analyse effectuée dans le cadre du Master Plan pour la requalification de la zone du trafic passagers a permis d'identifier des interventions tenant toujours compte des rapports avec la mer, la ville et le territoire ainsi distinctes :*
- o *l'amélioration de l'accessibilité maritime (longueur des quais, profondeur des fonds-marins, ampleur des bassins d'évolution, fonctionnalité des amarrages à quai)*
;
 - o *la reconfiguration de l'accessibilité terrestre (diversification des flux par catégorie fonctionnelle, identification des nœuds de tri et d'une nouvelle direction routière, système de passages portuaires contrôlés, rationalisation des flux internes de la zone portuaire, etc.) ;*



- o la configuration de l'accessibilité de et vers la ville historique (élimination de césures nettes, continuité visuelle et fonctionnelle de l'espace urbain, parkings) ;*
- o la récupération du périmètre aquatique de la Fortezza Vecchia, actuellement soudée en partie à la plateforme portuaire et sa requalification à l'intérieur du système des équipements pour les services touristiques et culturels du waterfront;*
- o le renforcement et la valorisation du couloir environnemental/culturel des Murs Lorenese, lesquels à partir des quartiers nord de Livourne, descendent le long des anciens murs de la ceinture douanière jusqu'à la zone de la Gare Maritime ;*
- o l'aménagement de zones d'agrégation en plein air et d'espaces verts équipés;*
- o La relation avec l'aéroport de Pise qui est à implémenter.*
- *Les idées de projet ont chacune en soi une importance et une valeur économique pour le développement touristique de la ville, mais elles seront parfaitement efficaces si elles sont réalisées et gérées de façon coordonnée et intégrée. Le système de connexions gare maritime/territoire a été prévu pour garantir une continuité entre les composantes territoriales et le port même, en valorisant certains points nodaux charnière entre le port et le tissu urbain.*
- *Cette transformation, entre valeur urbaine historique du lieu et nature innovante de la structure installée, pourrait représenter une polarité non seulement à l'échelle locale mais aussi territoriale. La promotion sur le marché touristique des croisières de la destination renouvelée pourrait constituer une levée ultérieure pour dynamiser l'économie locale liée au commerce et centrer davantage la ville dans le groupe des destinations d'intérêt historique et culturel sur le marché international.*
- Ce petit aperçu sur la ville de Livourne, nous permet de souligner qu'il n'est plus possible, à mon avis, de donner lieu à des opérations totalement étrangères et isolées, soit par le manque des connexions urbaines significatives soit en raison de la difficulté de *gouvernance*. Désormais l'on doit réussir à intégrer les compétences de la ville et du port (Autorité portuaire et Mairie) afin de développer et de partager des scénarios de transformation cohérents à moyen terme et à long terme, gérant les sphères en contact avec souplesse mais conviction à la fois, de façon à ce que le port passagers (croisières) ne soit pas vu comme un lieu clos en soi, mais résulte connecté dynamiquement avec l'environnement externe et avec le tissu urbain.



3 PISTES DE REFLEXION

- Si les bénéfices qui dérivent du secteur des croisières sont évidents, parfois les résultats, bien que positifs, se prêtent à des lectures qui s'opposent : l'offre de beaucoup de ports à disposition pour les compagnies maritimes représente une occasion pour les territoires mais elle peut aussi favoriser une confusion et emmener à une dispersion des investissements.
- Les bons résultats obtenus dans les dernières années et l'introduction de la récente loi européenne sur les droits des passagers a induit quelques sociétés, mais aussi quelques Autorités Portuaires, à améliorer davantage les services d'accueil réservés aux passagers, à implémenter les gares maritimes avec de nouvelles fonctions et à mieux équiper les zones dédiées aux passagers. Que ce soit passagers ferries que passagers croisières.
- L'expansion dynamique de la circulation des navires passagers, dans les dernières années a conduit tous les ports à une vérification de la congruence des infrastructures de transport de passagers. D'une façon générale, il est partout émergé la nécessité de doter le port de structures à travers deux types d'intervention. D'un côté, la création de bâtiments, situé directement sur les quais, et destiné à effectuer des activités liées au trafic, notamment pour celui des croisières (recevoir les passagers, éventuellement, les héberger, faire les procédures d'embarquement, etc.). De l'autre, la mise en place des équipements de service nécessaires au fonctionnement de l'activité, en particulier réseau routier reliant les différents points d'accueil et entre eux et avec le reste du port, y compris le stationnement pour les autobus et navettes. A cela il faut ajouter les équipements nécessaires au réseau d'élimination des eaux usées, à la distribution de l'eau potable, au réseau de *bunkers* sur le quai, à l'alimentation, jusqu'aux réseaux de téléphonie.
- On pourrait à ce point dégager des constantes qui ne veulent pas sonner comme de *recommandations* mais qui ressortent déjà du travail d'échange entre les participants à cette importante rencontre, ce premier « Dialogue Pan- Européen ». Le travail à faire doit, à mon avis, aller dans la direction d'une intégration à plusieurs niveaux : intégrer les territoires et les espaces portuaires, intégrer les fonctions, intégrer l'environnement, intégrer la dimension humaine. Ceci regardant d'un côté les relations à la ville et de l'autre celles aux acteurs économiques et leur degré de coordination.



- Un dernier point important à prendre en considération concerne les tentatives de sortir de la saisonnalité à plusieurs niveaux, qui représentent une occasion pour développer les potentialités des territoires. Les statistiques positives du trafic croisières dans ne cachent pas ce que l'on répète depuis des années : le problème qui naît de l'excessive concentration des croisières en une période définie dans l'année. La Méditerranée, pour les caractéristiques climatiques des destinations touchées par les itinéraires, pourrait être plus exploitée au cours de l'année, sans limiter l'opérativité aux saisons printemps-été. Il existe des compagnies qui ont choisi de faire naviguer leurs bateaux non seulement dans les saisons classiques mais le trafic des ports méditerranéens démontrent que la contribution des croisières faites pendant les mois les plus froids de l'année au total statistique annuel est encore décidément contenue.

CONCLUSIONS

- En conclusion, l'on peut affirmer qu'il est désormais indéniable que les villes portuaires cherchent à valoriser un potentiel touristique et culturel jusque-là pas suffisamment considéré, sans renier leur identité portuaire et leur mémoire industrielle. Les communautés locales, à leur tour, commencent d'ailleurs à se rendre compte que les potentialités des ports ne résident pas seulement dans la possibilité de créer des professions mais aussi de créer des occasions touristiques et culturelles. Un remodelage et un renouvellement vers le tertiaire des bases fonctionnelles et économiques que Chaline déjà préconisait en 1999.
- Le choix du maintien de fonctions portuaires actives sur l'interface ville port ouvre de nouvelles perspectives en termes de projets à forte valeur ajoutée économique pour la ville comme pour le port.
- Mais beaucoup reste à faire pour l'amélioration de l'accessibilité transversale des systèmes côtiers et des ports et pour leur intégration urbaine. Des initiatives comme celle du « Pan- European Dialogue » vont dans cette direction.