

## CAPSULE PROFESSIONNELLE 13

---

# Mise en réseau des acteurs portuaires et économie circulaire : témoignages d'un réseau régional et d'un réseau international

## *Bruno Delsalle*

*Directeur Général Adjoint*  
Association Internationale Ville & Port (AIVP)  
Le Havre - France

## *Vincent Wallaert*

*Responsable - Pôle de Coopération*  
Groupement d'Intérêt Public Agence des Villes et Territoires Méditerranéens Durables (AViTeM)  
Marseille - France

## Biographies

**Bruno Delsalle** a consacré une grande partie de sa vie professionnelle au développement des villes portuaires et à la reconnaissance de leurs spécificités et de leurs atouts. Il participe ainsi activement en 1989 au démarrage de l'AIVP qui allait devenir au fil des ans pour les villes portuaires le réseau mondial de référence sur la thématique des enjeux et de la relation ville port. Ce réseau représente aujourd'hui plus d'une centaine de villes portuaires dans le monde parmi lesquelles : Anvers, Durban, Vancouver, Buenos Aires, Ningbo, etc.

Géographe maritimiste et diplômé de l'Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche (IPER) du Havre avec une spécialité en logistique et commerce international, il contribue à l'intégration progressive de la dimension économique au sein de tous les événements internationaux

de l'AIVP. A la fin des années 90' il en devient le Directeur Général Adjoint, et pilote à ce titre l'ensemble de la gestion administrative de ce réseau ainsi que toute la logistique événementielle à raison de deux à cinq événements internationaux par an, répartis sur les cinq continents. Bruno Delsalle a participé aussi bien en tant qu'intervenant que rapporteur et animateur à de nombreuses conférences et manifestations internationales. Il a codirigé en 2014 l'ouvrage « Port City Governance » publié par la Fondation Sefacil.

Ces dernières années, il porte activement auprès des adhérents de l'AIVP trois axes de travail novateurs pour les villes portuaires : les énergies marines renouvelables, l'écologie industrielle et la logistique urbaine. Autant de thèmes qui seront repris du 5 au 7 octobre 2016 lors de la 15<sup>e</sup> Conférence Mondiale Villes et Ports organisée à Rotterdam.

**Vincent Wallaert** vit et travaille à Marseille. Diplômé de l'Institut d'Etude Politiques et d'Études Stratégiques (Université Paris 12), il a travaillé pendant 5 ans comme consultant pour Mutadis, bureau d'étude spécialisé dans la gouvernance des activités porteuses de risques pour la santé et l'environnement. Dans ce cadre il a animé des réseaux d'acteurs publics et privés impliqués dans des processus innovant en matière de gouvernance territoriale des risques (projet TRUSTNET, dans le cadre du 7<sup>e</sup> programme cadre de recherche et de développement). Avec Mutadis, il a également contribué au montage d'un programme de coopération en vue de la réhabilitation des conditions de vie dans les territoires contaminés par l'accident de Tchernobyl en Biélorussie et en Ukraine. Il a ensuite travaillé pendant 6 ans comme chargé d'études et de projet à l'Institut de la Méditerranée, association marseillaise d'étude et de coopération territoriale en Méditerranée.

Depuis 2013, il est responsable du Pôle de Coopération du Groupement d'Intérêt Public Agence des Villes et Territoires Méditerranéens Durables (GIP AViTeM); à ce titre, il anime une équipe pluridisciplinaire spécialisée dans le montage et la conduite de projets de recherche-action en matière de gouvernance territoriale et urbaine dans les territoires du Nord et du Sud de la Méditerranée. L'AViTeM déploie ainsi des activités de coopération dans l'ensemble du bassin méditerranéen et sur une pluralité de thématiques-clé liées au développement urbain et territorial: qualité de l'air, gestion des zones littorales, efficacité énergétique, urbanisme durable, développement territorial. Par ailleurs, il enseigne l'économie territoriale et le montage de dossier auprès d'étudiants en Master à l'Université Aix-Marseille.

# Introduction

Pour se déployer, les principes d'économie circulaire et d'écologie industrielle nécessitent une mise en réseau des acteurs. Celle-ci peut s'opérer à une échelle locale (réseau d'animation de zones d'activités, réseau local, etc.) au sein du territoire portuaire. Elle peut également s'opérer à une échelle plus large, dans une logique régionale (telles que celle développée par le Pôle Mer Méditerranée en France, à travers ses différents groupes de travail) voire macro-régionale ou plus globale à l'échelle internationale.

Cette contribution propose d'évoquer le sujet du rôle des réseaux dans la diffusion, à différentes échelles, des dynamiques d'économie circulaire. Pour cela, cette contribution s'appuie sur un dialogue entre les visions et les expériences de deux réseaux : l'AIVP (Association Internationale Villes et Ports) et l'AVITEM (Agence des Villes et Territoires Méditerranéens Durables).

En tant qu'organisation internationale, l'AIVP rassemble depuis plus de 25 ans une pluralité d'acteurs, publics et privés, impliqués dans le développement des villes portuaires (élus, administrations portuaires, entreprises, universitaires, etc.). Cette diversité d'adhérents lui permet d'être le témoin privilégié des mutations en cours dans les villes et les ports du monde entier : intégration urbano-portuaire, réorganisation mondiale des circuits économiques, défi de l'intégration sociétale, changement climatique et transition énergétique, etc.

Groupement d'intérêt public créé le 3 février 2012 et basé à Marseille, l'Agence des Villes et Territoires Méditerranéens Durables (AVITEM) veut contribuer à relever le défi du développement urbain et territorial par la gouvernance démocratique en Méditerranée. Son objectif principal est de mettre en place un dispositif d'échange d'expérience, d'expertise, de formation et de coopération permettant de promouvoir des démarches intégrées et exemplaires de développement urbain et territorial dans les pays de l'Union pour la Méditerranée. Ainsi, l'Agence répond à une forte demande de coopération de la part des pays méditerranéens portant sur les processus, les outils et les méthodes, permettant la mise en place d'une planification urbaine et territoriale efficace dans un contexte de déconcentration et décentralisation.

## *L'économie circulaire, ou l'émergence d'un nouveau défi pour les territoires portuaires*

### **Le regard d'un réseau mondial, l'AIVP**

Du point de vue de l'AIVP, il est possible de calquer l'émergence de la problématique de l'économie circulaire sur des expériences antérieures, concomitantes à la construction de l'AIVP, qui de manière générale renvoyaient à des situations similaires de non-information. Ce fut le cas notamment à la création même de l'AIVP sur les problématiques d'urbanisme. A cette époque, celle des années 90', la taille des navires entamait réellement sa période de croissance, encore en cours aujourd'hui. Progressivement de nombreux bassins portuaires situés au cœur du tissu urbain se sont trouvés inadaptés du point de vue de leur surface, de leur profondeur, des caractéristiques de leurs quais. De véritables friches portuaires ont fait leur apparition, et les acteurs locaux ont commencé à se questionner sur leur devenir. Or, les territoires étaient confrontés à des situations de non dialogue entre les collectivités locales et les autorités portuaires, avec de réels conflits d'intérêt à la clé concernant le devenir de ces espaces : fallait-il privilégier des projets immobiliers, voire privatiser certains secteurs, ouvrir au contraire ces lieux aux populations, ou encore y réorganiser une activité portuaire différente ? L'AIVP est née de ces questionnements et de la nécessité d'imaginer un lieu de rencontres et d'échanges, neutre, entre les différentes parties prenantes locales. Elle a aussi pour la première fois endossé son rôle de « sentinelle » pour rassembler l'information et la diffuser.

Près de trente ans plus tard, on constate à travers cet enjeu d'économie circulaire une situation assez similaire. Depuis trois ans, les acteurs des territoires portuaires ont besoin d'information, de formations et d'accompagnement sur ce sujet pour déployer ce concept au sein de leur territoire et le rendre opérationnel. De nouveau donc, les acteurs du territoire cherchent à se rassembler et à coopérer autour d'un enjeu commun, celui de la gestion des ressources, dans une logique d'une meilleure connexion port-ville.

Néanmoins, bien que le sujet de l'économie circulaire soit aujourd'hui développé et valorisé dans les réseaux universitaires et les journaux professionnels, tous les territoires portuaires ne sont pas au même stade de la réflexion, et au sein d'un même territoire le niveau d'appropriation du thème par les acteurs est différent. Du point de vue de la circulation de l'information, on se trouve donc dans une situation classique pour toute nouvelle problématique : il existe tout simplement des espaces différenciés qui diffusent des niveaux d'informations différents et qui se complètent pour finalement toucher toute la communauté :

- L'espace précurseur : celui de la recherche fondamentale puis de la recherche appliquée ;
- Le relais professionnel, c'est-à-dire celui de la presse professionnelle et spécialisée ;
- L'organisme professionnel qui ayant assimilé l'information va en faire un enjeu pour les acteurs qu'il représente, et va commencer à initier sur le sujet des échanges, du dialogue puis des actions.

C'est bien entendu à ce niveau que l'AIVP se situe dans son rôle de sentinelle en charge de repérer certaines tendances ou thématiques à l'échelle internationale, avant de les exposer à ses adhérents pour qu'ils s'en saisissent.

Ce sujet de l'économie circulaire en est une illustration, avec de nombreuses initiatives engagées par des adhérents du réseau (précurseurs), dans un délai de trois ans suivant les premières actions de sensibilisation. Force est de constater que le réseau a donc été réactif, et le mouvement s'est amplifié avec la valorisation internationale de ces premières initiatives. L'émergence de cette thématique a aussi coïncidé avec :

- D'une part l'arrivée dans les territoires Ville Port d'une nouvelle génération de décideurs dotés de visions plus transversales et provenant d'une plus grande diversité de cursus de formation qu'auparavant.
- D'autre part, la généralisation de l'utilisation des nouveaux outils de communication, en particulier les réseaux sociaux, qui accélèrent dans un cadre plus informelle la circulation des idées, et les échanges entre acteurs. Cela permet en particulier de mieux anticiper les problèmes d'acceptabilité sociale liés aux projets développés dans les places portuaires, et donc d'accélérer leur concrétisation.

Soulignons toutefois que si aujourd'hui, on semble avoir dépassé la controverse port-ville, les nouveaux enjeux de gouvernance et les nouvelles formes de coopération entre acteurs qu'implique une économie circulaire restent pourtant complexes à appréhender et à concrétiser sur les territoires.

## **Le regard d'un réseau régional, l'AVITEM**

L'expertise de l'AVITEM sur le sujet de l'économie circulaire est en cours de constitution, dans la perspective de son implication dans la diffusion en Méditerranée de la démarche SCP (éco-responsabilité des activités productives et de la consommation). Plus généralement, la mission de l'AViTeM est bien d'explorer et de promouvoir l'ensemble des démarches d'économie territoriale exemplaires en termes de gestion des ressources, logique dans laquelle s'inscrit le champ de l'économie circulaire. L'économie circulaire est ici abordée comme composante d'un modèle durable de développement des territoires. Or,

l'AVITEM, ayant une réflexion sur les conditions du développement territorial notamment dans les zones côtières et portuaires, ne peut que s'intéresser à cette thématique, finalement assez transversale à toutes les thématiques sur lesquelles l'AVITEM travaille. Considérant en effet que la gouvernance territoriale constitue le levier essentiel du développement durable, allant au-delà d'un simple problème technique et financier, l'AVITEM souligne que c'est le modèle de coordination entre acteurs qui est réellement porteur de solutions de durabilité et de changement, en Méditerranée en particulier. Dans cette perspective, la question des échelles de planification et d'intervention est déterminante. C'est pourquoi l'AVITEM s'intéresse à des figures émergentes et notamment celles qui permettent de coordonner (et non pas d'intégrer) pour mettre en relation les différentes échelles : métropole et macro-région. Les stratégies macro-régionales sont ainsi étroitement liées à la capacité des politiques à se coordonner sur un bassin de vie transnational. Les exemples qui font école sur ce point sont les bassins de l'Adriatique et du Danube. La question qui se pose alors est de savoir quelle pertinence et quelle faisabilité cette approche peut-elle avoir en Méditerranée ?

En ce sens, émerge actuellement, une démarche macro-régionale autour de la Mer Adriatique-Ionique (Italie, Grèce, Slovénie, Croatie, Albanie, Bosnie, etc.). Dans cet espace, on observe, d'une part, une démarche inter-gouvernementale qui tente de structurer une région transnationale, et, d'autre part, des projets qui peuvent intéresser l'économie circulaire, autour de l'économie portuaire et de la gestion des ressources naturelles. Ce focus sur une démarche macro-régionale qui est en cours de structuration, pourrait préfigurer une démarche portuaire méditerranéenne, et être diffusée à d'autres espaces regroupant par exemple l'Espagne, le Maghreb, etc. Tous les formats co-existent actuellement :

- Des approches « top-down » intergouvernementales, nécessaires pour structurer des micro-régions éligibles pour l'obtention de fonds européens dans une logique transfrontalière et trans-thématique,
- Des approches « bottom-up » menées par des universitaires, des chambres de commerce, des autorités locales, et régionales, des ports, etc.
- Des approches mixtes mêlant « Top-down » et « Bottom-up » basées sur une articulation explicite des démarches entreprises par les acteurs de terrain avec la dynamique inter-gouvernementale.

En Octobre 2013, au sein de la période de programmation 2007-2013, le Programme MED <sup>12</sup> a lancé un appel à propositions portant sur une approche maritime intégrée, inspirée par la stratégie de Croissance Bleu de la Commission. L'objectif de l'approche intégrée maritime du Programme MED est de mettre

<sup>12</sup> Le Programme MED est un outil opérationnel transnational de coopération territoriale européenne, financé par l'Union Européenne comme un instrument de sa politique régionale.

en place un nouveau partenariat pertinent qui contribuera à la mise en œuvre du Programme de coopération MED pour la période 2014-2020 et donc de construire une passerelle entre les deux périodes de programmation. En cohérence avec la stratégie de croissance bleue et le potentiel de développement de l'activité économique marine et maritime, quatorze projets ont été sélectionnés sur les thématiques suivantes :

- L'innovation maritime et de développement économiques (priorité 1), incluant le tourisme côtier et maritime, et l'innovation dans de nouveaux secteurs économiques.
- La protection de l'Environnement (priorité 2), portant notamment sur les sources de pollution d'origine terrestre et maritime, les risques environnementaux et les conséquences du changement climatique pour les zones côtières.
- Le transport et l'accessibilité (priorité 3), basé sur le développement des ports, l'optimisation des connexions et l'interopérabilité des modes de transport maritime.
- La gouvernance et les réponses politiques aux enjeux (priorité 4), notamment à travers la gestion intégrée des zones côtières et la planification de l'espace maritime.

Parmi les projets actuellement développés dans ce cadre, on peut citer par exemple :

- Le projet ENERCOAST (Renewable energies in the marine coastal areas of the Adriatic-Ionian region). Ce projet vise à fournir un état de l'art du secteur de l'énergie renouvelable (systèmes de refroidissement solaire, pompes à chaleur et éoliennes) via une analyse approfondie des données et des solutions techniques et non-techniques pour l'exploitation de sources d'énergie renouvelables (SER) dans les zones marines côtières. Par conséquent, il vise à contribuer à la stratégie de croissance bleue européenne à travers un processus de coopération transnationale dans la sous-région Adriatique-Ionienne.
- Le projet MED-IAMER (Integrated Actions to Mitigate Environmental Risks in the Mediterranean Sea). Ce projet vise à fournir des recommandations sur les actions transfrontalières intégrées nécessaires pour atténuer les risques environnementaux dans la mer Méditerranée. Il propose une analyse critique des mécanismes transfrontaliers existant pour atténuer ces risques, en mettant l'accent sur la coopération et la prévention des conflits, en coopération avec les acteurs régionaux de la Méditerranée occidentale et des écorégions Adriatique-Ionienne.
- Le projet NEMO (Networking for the developMent of maritime tOurism at EUSAIR level). Ce projet porte sur le développement de l'activité touristique et notamment des démarches de diversification d'activité

lancée par des pêcheurs. L'ambition est ici de constituer une approche commune à des territoires italiens, grecs et croates autour de ces démarches de développement local et le tourisme durable.

- Le projet POSEIDON (Pollution monitoring of ship emissions: an integrated approach for harbours of the Adriatic basin). Partant du constat que les ports sont des places importantes pour la croissance économique mais également des sources majeures de pollution atmosphérique, ce projet étudie l'impact sur la qualité de l'air des quatre principaux ports de l'Adriatique et de la mer Ionienne (ports grecs et croates).

Bien que ces projets ne soient pas prioritairement centrés sur le thème l'économie circulaire, ils mettent en jeu des espaces, des acteurs et des thématiques autour de la gestion des ressources qui font fortement écho à l'économie circulaire. L'échelle macro-régionale renvoie à des zones à fort potentiel de développement, étant une combinaison d'espaces bien structurés industriellement et des espaces émergents. Le montage de projets à ces échelles apparaît pertinent pour traiter la question de la circulation et de l'utilisation optimisée des ressources, dans une logique dépassant le seul cadre des territoires nationaux.

## *Quelles évolutions attendues et quelles réponses apportées par les réseaux ?*

### **Les leviers et les pistes d'actions d'un réseau régional, l'AVITEM**

L'AVITEM a un rôle à plusieurs niveaux pour accompagner ces dynamiques. D'une part, elle peut être partenaire des projets territoriaux précédemment cités. Elle est par exemple partenaire du projet MEDIAMER, en charge de travaux d'expertise et de la mobilisation des acteurs du gouvernement français. Par ailleurs, elle participe au groupe de capitalisation des travaux maritimes dans le programme MED, qui vise justement à assurer le suivi et les travaux de capitalisation des résultats issus de ces projets. L'AVITEM a ainsi un rôle de fédération des initiatives territoriales, en étant à l'interface entre le fait territorial et l'inter-gouvernemental.

En termes de positionnement avec les autres réseaux, l'objectif est davantage d'être dans une logique de complémentarité et de partenariat, à géométrie variable. C'est le cas par exemple avec la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes en Europe (CRPM), avec lequel l'AVITEM travaille dans une vraie logique de symbiose. On constate une vraie émergence d'une culture de coopération en Méditerranée et les démarches macro-régionales ont tendance à « booster » ces phénomènes de coopération. Un thème comme celui de la gestion des ressources figure parmi les sujets fédérateurs, qui demandent



une plus grande coopération, à tous les niveaux, entre une grande diversité d'acteurs. L'économie circulaire est donc de nature à rentrer dans ce champ des sujets fédérateurs à l'échelle méditerranéenne, qui exige une logique de travail partenarial, y compris pour les réseaux comme l'AVITEM.

Le grand défi actuellement, sur ces sujets, est de sortir du discours convenu. Si l'on peut s'accorder sur le fait que l'idée commence à être mieux identifiée et appréhendée par les acteurs de territoires, il convient de rentrer dans une phase où les freins et les avantages sont clairement et davantage mis en évidence. Autrement dit, pourquoi ne voit-on pas davantage de réalisations concrètes sur les territoires alors que tout le monde s'accorde sur le fait que c'est un enjeu (la gestion des ressources) important et stratégique pour la durabilité des territoires ? Si certains acteurs ne rentrent pas encore dans des dynamiques de coopération, quels sont les freins économiques, juridiques, techniques ? Comment sortir de la posture déclamatoire et des bonnes intentions et identifier les leviers pertinents ?

### **Les leviers et les pistes d'actions d'un réseau mondial, l'AIVP**

Du point de vue de l'AIVP, il est notable que depuis le début des années 2000, la problématique environnementale, dont est issue l'économie circulaire, apparaît dans tous les discours : on est ainsi passé d'un sujet de controverse (fin du XX<sup>e</sup> siècle) à la recherche de solutions communes, chacun admettant que le port ne peut plus faire sans la ville, et que la ville ne peut se passer du port. Dans cette recherche constante d'un juste équilibre Ville Port, un fait nouveau depuis 5 ans est l'arrivée d'un troisième acteur (le citoyen) qui, via les nouveaux modes de communication, réseaux sociaux en particulier, fait valoir sa propre vision du territoire. Le dialogue s'élargit donc entre la collectivité, l'autorité portuaire et le citoyen, ces deux derniers ayant particulièrement besoin de mieux se connaître. Cela a prédisposé à l'émergence ces dernières années des Port Center. Il s'agit d'un phénomène important au niveau des places portuaires, qui vise à la fédération d'une communauté autour du port, afin de donner à la population sa place dans l'avenir d'un territoire. Cela passe par la sensibilisation (beaucoup de gens ne savent pas ce qui se passe dans un port ni ce qui transite par un port) et au développement d'actions visant à la formation objective de la population pour lui permettre d'acquérir sa propre culture portuaire et maritime indispensable pour faire valoir ensuite ses opinions et apporter de nouvelles idées constructives aux débats.

Pour l'AIVP, la multiplication de ces Port Centers est une formidable opportunité pour alimenter le sujet de l'économie circulaire, le rendre concret et palpable par toute la communauté. Ces nouveaux espaces de dialogue peuvent en effet expliquer l'émergence de ces nouvelles pratiques collaboratives par des exemples

simples : mutualisation de services pour amener les gens sur leurs lieux de travail, réseau de chaleur entre le secteur résidentiel ou tertiaire (bureaux) et une industrie du port, collecte et valorisation des déchets banals et industriels, etc. En accompagnant ces nouvelles structures, l'AIVP contribue pleinement à la mise en réseau local des acteurs du territoire, complétant ainsi de façon concrète sur le thème de l'économie circulaire la mise en réseau internationale des villes portuaires.

L'AIVP est par ailleurs en observation en temps réel sur le sujet, à travers un travail constant de veille qui permet de repérer et de relayer des faits nouveaux susceptibles d'intéresser les adhérents du réseau impliqués ou souhaitant développer des démarches d'économie circulaire. Le lien avec la transition énergétique est par exemple particulièrement intéressant à analyser et fait l'objet d'une veille particulière. Toutefois l'économie circulaire ne demeure qu'un thème parmi d'autres, tout aussi centraux, traités par l'AIVP dans son rôle de « sentinelle » de l'évolution des villes portuaires au niveau international. Pour les acteurs souhaitant approfondir ces sujets, l'AIVP les invite à se tourner dans un deuxième temps vers d'autres réseaux plus appropriés compte tenu, soit des thématiques plus ciblées qu'ils couvrent, soit de leur dimension plus réduite, à l'échelle d'un territoire national ou régional par exemple.

## *Perspectives*

En termes de diffusion de l'information et des savoirs, comme en termes de mobilisation des acteurs, un des grands enjeux actuels autour du sujet de l'économie circulaire dans les territoires portuaires demeure, comme évoqué rapidement précédemment, la mobilisation citoyenne. L'essor de cette nouvelle économie sera en effet d'autant plus rapide que la « pression » du citoyen et consommateur final pour l'émergence de produits et services novateurs sera forte. A ce stade, il est tentant de penser que les nouveaux vecteurs d'information peuvent constituer de formidables outils d'échanges et de connexion entre les acteurs portuaires d'une part, et entre ces mêmes acteurs portuaires et la communauté les entourant, conduisant à l'apparition d'une communauté portuaire citoyenne mondiale.

C'est peut-être là un nouveau défi à conduire avec les villes et les ports. Au-delà de les inciter à entamer le dialogue avec la communauté locale sur ce sujet qui touche à la vie quotidienne des populations, contribuer à l'émergence d'une représentation régionale et internationale de ces communautés pourrait structurer ce dialogue et en clarifier les enjeux du point de vue du fonctionnement, de l'organisation et de l'avenir du système portuaire mondial.