

Partie III

L'écosystème portuaire, moteur d'une dynamique locale d'économie circulaire

CAPSULE PROFESSIONNELLE 5

Le port de Strasbourg : animateur de son écosystème portuaire

Emilie Gravier

Directrice du Développement et de la Promotion portuaires
Port Autonome de Strasbourg
Strasbourg - France

e³ Bénédicte Sénèque

Chef de projets
Direction du Développement et de la Promotion portuaires
Port Autonome de Strasbourg
Strasbourg - France

Biographies

Diplômée de Sciences-po Paris, **Emilie Gravier** a plus de 10 ans d'expérience dans le domaine des transports. Elle s'est d'abord occupée, au sein du ministère de l'Economie et des finances, du soutien à l'exportation de matériels de transport, en particulier dans le cadre de projets de tramways, métro et ligne à grande vitesse en Afrique du Nord. Elle a ensuite été Responsable de la stratégie portuaire et des partenariats au sein de la Direction territoriale de Strasbourg de Voies navigables de France. Depuis janvier 2015, elle dirige la Direction du Développement et de la Promotion portuaires du Port Autonome de Strasbourg qui assure la communication externe du port et la conduite des études prospectives et partenariales.

Diplômée de l'Institut Professionnel des Sciences et Technologies de Strasbourg, **Bénédicte Sénèque** a plus de 15 années d'expérience dans l'industrie automobile où elle a exercé différentes missions dont celle de responsable Environnement dans une ICPE - Installation Classée pour la Protection de l'Environnement.

Recrutée au Port Autonome de Strasbourg depuis 2011 en tant que responsable Qualité Sécurité et Environnement, Bénédicte est désormais en charge de projets partenariaux qui permettent d'affirmer la responsabilité sociale et environnementale de l'établissement.

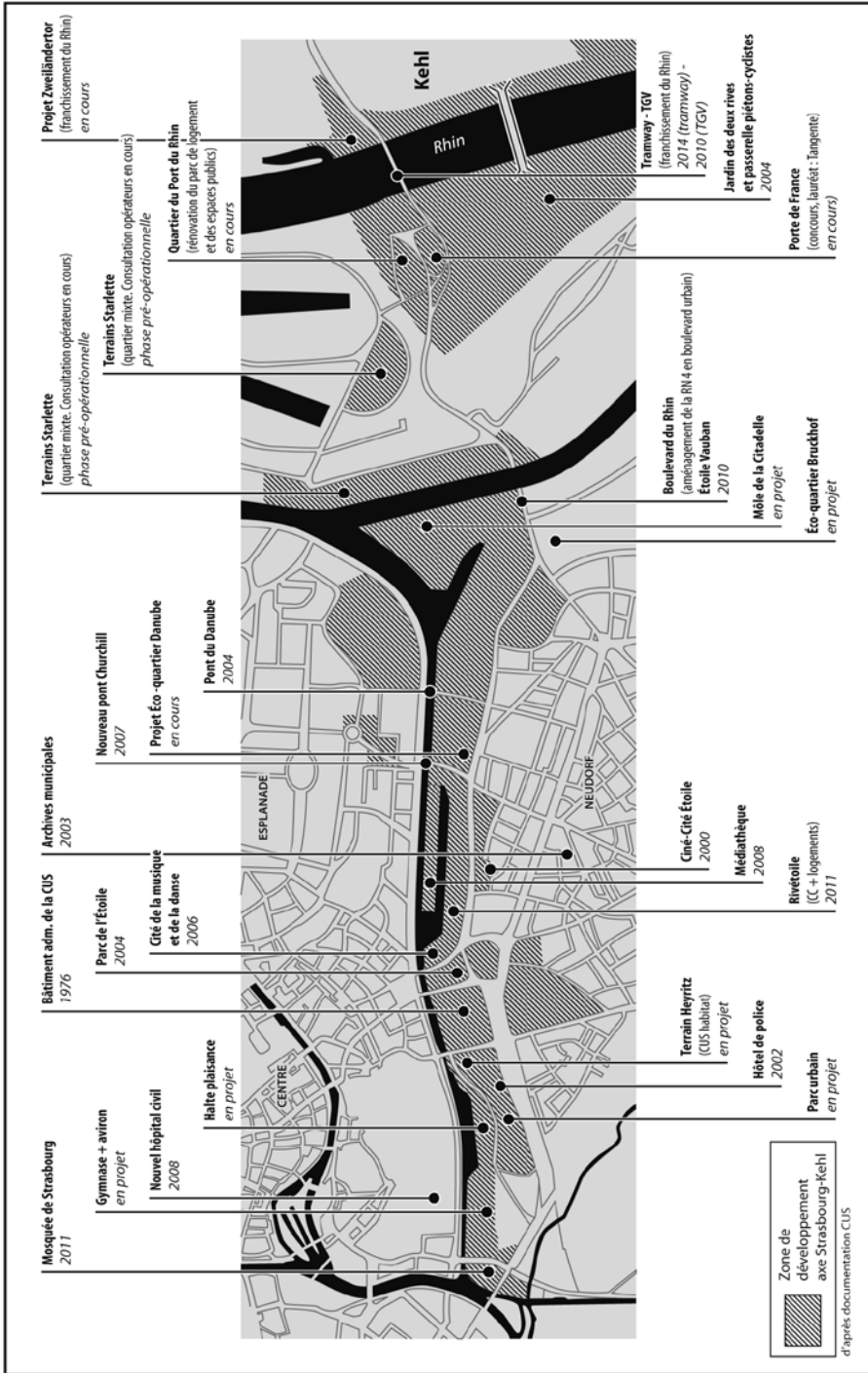
Introduction

Au tournant du XX^e siècle, le port de Strasbourg est devenu rhénan : en 1901, les bassins de l'Industrie et du Commerce, directement reliés au Rhin sont creusés. Le port, qui est encore municipal, amorce alors son glissement géographique vers l'Est et délaisse progressivement les quais qui étaient exploités autour de la Grande Ile, cœur moyenâgeux de la ville. C'est aussi le début d'un siècle pendant lequel le port a été le seul lien de la ville avec le Rhin. D'une certaine façon, la ville et le port se sont tournés le dos dans une forme de répartition fonctionnelle et géographique : les développements portuaires et industriels à l'Est le long de la frontière avec l'Allemagne, les développements urbains à l'ouest.

Le XXI^e siècle est marqué par le phénomène inverse : la mise en œuvre d'un axe d'urbanisation Ouest-Est qui impose une mixité des usages. Cette mise en œuvre est l'aboutissement de réflexions d'aménagement amorcées dès les années 1970 et qui connaissent une accélération dans les années 1990. A partir du début des années 2000, sont inaugurées des réalisations urbaines qui marquent l'arrivée de la ville sur d'anciennes zones portuaires ou délaissées jusque-là : le cinéma multiplex en 2000, les Archives municipales en 2003, le Jardin des Deux-Rives le long du Rhin en 2004. Le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg, adopté en 2006, ancre définitivement le projet d'urbanisation transfrontalier en inscrivant le prolongement du tramway jusqu'à la ville allemande de l'autre côté du Rhin à Kehl.

Dans ce contexte, le Port de Strasbourg se positionne aujourd'hui comme l'animateur d'un écosystème à l'interface entre le port et la ville. Cet écosystème s'est progressivement structuré autour d'une communauté d'acteurs industriels, institutionnels, locaux, etc. et à travers le développement de projets collaboratifs pour une meilleure circulation des hommes, des flux de matières et des énergies. Nous proposons ici de relater les différents moments de ce processus de structuration de l'écosystème urbano-portuaire. Nous montrerons notamment en quoi la démarche d'écologie industrielle et territoriale, engagée récemment sur le territoire, contribue aujourd'hui à densifier les interactions entre les différentes parties prenantes de cet écosystème.

Figure 1 : Développement du territoire Strasbourg-Kehl



Source : A. Beyer et J. Debrie.

L'émergence d'une communauté portuaire

Port industriel

Face à cette progression urbaine vers des zones qui avaient été, pendant un siècle, réservées à l'activité économique, un sentiment de communauté portuaire s'est développé. Tout d'abord, les 320 entreprises de la zone portuaire de Strasbourg, fortes de leur poids économique – près de 10 000 emplois, soit 9 % de l'emploi strasbourgeois – se sont organisées pour faire entendre leur voix. En 2008-2009, elles ont élaboré un Cahier d'espérances piloté par le Groupement des usagers des ports de Strasbourg et avec le soutien de la Chambre de Commerce et d'Industrie, du Port Autonome de Strasbourg et de la collectivité qui est devenue depuis l'Eurométropole de Strasbourg. Ce soutien financier montre que la communauté portuaire ne s'est pas construite contre la ville, mais s'est au contraire positionnée en co-construction de la ville nouvelle en réflexion.

Le Cahier d'espérances des entreprises relève d'une double ambition exprimée dès les premières pages du document : « faire émerger les conditions d'une pérennisation et d'un développement des activités économiques sur la zone portuaire de Strasbourg et permettre aux entreprises de se positionner, d'une part, comme acteur de l'avenir de la zone portuaire et, d'autre part, comme force de proposition ». L'important travail d'expression des besoins des entreprises a abouti à identifier 3 espérances majeures :

- Accroître la visibilité des entreprises sur les évolutions de la zone portuaire. En cela, les entreprises demandent à être associées en amont aux réflexions de l'autorité portuaire et de l'agglomération.
- Renforcer l'efficacité du système de transports pour que les entreprises puissent utiliser au maximum la multimodalité présente dans le port pour leurs transports de marchandises, mais aussi pour développer l'offre de transport passagers à l'égard des salariés de la zone.
- Accroître l'attractivité du territoire portuaire, d'une part, en développant des actions de requalification paysagère, d'autre part, en développant des services aux salariés et aux entreprises. Cette ambition paysagère dénote en particulier une préoccupation d'intégration du port dans la ville.

Port urbain / Port citoyen

Un port urbain est souvent vu soit comme une contrainte, en raison des conflits d'usage ou des nuisances que les activités peuvent générer pour les riverains, soit comme un atout :

- Un atout pour le port, qui bénéficie de la proximité d'un bassin d'emplois divers et d'une zone de chalandise majeure. 30 % des conteneurs traités dans les deux terminaux du port de Strasbourg ont ainsi pour origine ou destination l'agglomération strasbourgeoise.
- Un atout pour la ville qui bénéficie, dans le cas du port de Strasbourg, de la première zone d'activité d'Alsace pourvoyeuse de nombreux emplois, mais aussi d'une solution multimodale qui permet le transport de marchandises par des moyens alternatifs à la route.

Mais en définitive, un port urbain ne peut pas se réduire à cette ambivalence atout – contrainte : il est avant tout une partie de la ville. La proximité du Port Autonome de Strasbourg avec la ville, si elle est réapparue dans les dernières années d'un point de vue géographique, a toujours été très présente d'un point de vue institutionnel. L'une des caractéristiques du Port Autonome de Strasbourg, créé en 1926, est d'être détenu à parité égale par la ville de Strasbourg et par l'Etat. La présidence du Port est assurée par un élu de la ville.

Si cette gouvernance particulière au niveau national garantit l'implication forte de la Ville dans les choix stratégiques du Port, elle ne garantissait en revanche pas au Port Autonome de Strasbourg d'avoir voix au chapitre dans les choix de politique urbaine, a fortiori quand cette politique urbaine s'intéresse aux terrains portuaires. En février 2011, cette dissymétrie a été corrigée par la conclusion d'un contrat de développement entre le port autonome de Strasbourg, la ville et la communauté urbaine. Ce contrat reconnaît l'importance du port dans l'agglomération et dans sa stratégie de développement économique. Il engage un véritable partenariat entre les 3 acteurs « permettant de dynamiser la zone économique du port et de conduire les mutations urbaines ». Chaque acteur prend des engagements réciproques sur des sujets concrets devant permettre d'atteindre l'objectif d'une bonne interface ville-port. Ce contrat de développement prévoit des réunions semestrielles entre élus et dirigeants du port pour piloter la mise en œuvre du contrat.

L'élaboration du Schéma directeur des Deux Rives, initiée en 2009, a été une manifestation de cette logique de co-construction de la ville avec le port. En effet, le document a été réalisé en co-maîtrise d'ouvrage par la Ville, la Communauté Urbaine, le Port et la Ville de Kehl. Il reconnaît comme deux de ses ambitions de « maintenir l'équilibre économique du port » et de « remplir un contrat socio-économique ». La ville ne se fait pas contre le port et le port ne s'oppose pas à la ville.

Du côté du Port Autonome de Strasbourg, le milieu des années 2000 a marqué la prise de conscience que redevenir progressivement un port urbain s'accompagnait d'une exigence : être un port citoyen. Être un port citoyen, c'est agir en faveur du développement durable. En se démocratisant, cette expression « développement durable » a perdu la richesse de sa signification : souvent,

seul le pilier environnemental est retenu au détriment des deux autres – social et économique. C'est pourquoi, nous préférons ici le terme de « port citoyen » qui englobe bien ces trois notions de responsabilité. Être un port citoyen, c'est non seulement être exemplaire dans ses propres actions, mais c'est aussi être à l'initiative de l'évolution des habitudes et comportements de l'ensemble des acteurs présents ou intervenant sur la zone portuaire.

De la communauté à un écosystème portuaire : circulation des hommes, circulation des matières et des énergies

Un écosystème est formé par l'association d'une communauté d'espèces vivantes et d'un environnement physique en constante interaction. On a vu que le port de Strasbourg s'est constitué en communauté « entreprises – autorité portuaire », à la faveur des projets d'urbanisation. Mais comment arriver à en faire système ? Et pourquoi vouloir faire système ? Pourquoi des acteurs souvent « jaloux » de leurs prérogatives et de leur autonomie souhaiteraient-ils aller vers une logique d'interdépendance accrue ?

La première raison tient à l'exigence citoyenne qui accompagne le fait de devenir une partie de la ville. Cette responsabilité citoyenne implique des actions qu'il n'est pas aisé de mettre en œuvre seul et qui ont peu d'impact si elles ne sont pas collectives. Comment contribuer seul à la sobriété d'un territoire portuaire qui s'étend sur plus de 1000 hectares ?

La seconde raison est d'ordre économique. Faire système, c'est accroître la compétitivité de l'ensemble du territoire, mais aussi celle individuelle des entreprises qui le composent. C'est aussi développer une capacité de résilience dans les périodes économiques difficiles.

Pour assurer sa durabilité et son développement, l'écosystème portuaire doit non seulement s'adapter en permanence aux spécificités de son territoire, mais également accroître en continu son attractivité. En effet, le Port de Strasbourg évolue dans un milieu contraint où l'urbanisation se déploie et les exigences des riverains s'accroissent. Dans cet environnement complexe, à forts enjeux, le Port se doit donc de démontrer sa capacité à faire prendre en compte les aspects « développement durable » à tous les acteurs de la zone portuaire. Pour initier ce fonctionnement en écosystème, le Port Autonome de Strasbourg a lancé différents projets reposant sur une gouvernance participative. Nous développerons ici deux projets particulièrement emblématiques de la logique d'écosystème que le PAS cherche à animer sur la zone portuaire : le projet PEPS et la démarche d'écologie industrielle.

Circulation des hommes, le projet PEPS

Le premier projet nommé PEPS, « Plan de déplacement des Entreprises du port de Strasbourg », a pour objectif principal d'accroître l'accessibilité de la zone portuaire en offrant aux salariés qui s'y rendent, chaque jour, la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle et ce quelle que soit l'entreprise dans laquelle ils travaillent. Cette démarche s'inscrit dans la politique générale « mobilités » menée par l'Eurométropole de Strasbourg mais nécessite une adhésion des entreprises concernées.

Sur la base d'un diagnostic qui démontrait que 75% des salariés de la zone portuaire utilisaient quotidiennement leur véhicule personnel pour leur trajet domicile-travail, la construction d'un plan d'actions a été réalisé grâce à la constitution de groupes de travail dans lesquels la plupart des entreprises était représentée par un référent « PEPS ».

Ainsi des actions concrètes ont été définies conjointement impliquant :

- la collectivité pour la construction d'infrastructures telles que les pistes cyclables, les cheminements piétons, les arrêts de bus, la mise en place d'un réseau de transport en commun aux tracés et horaires adaptés ;
- les entreprises pour le relais des informations auprès des usagers, l'organisation d'animations spécifiques et la mise en place en leur sein des structures adéquates (abris vélo sécurisés, parking de covoiturage, prolongement de pistes cyclables ou de passages piétonniers...).

Le Port Autonome de Strasbourg et ses co-financeurs animent un réseau de près de 50 référents « PEPS » en entreprises de manière très régulière pour qu'ils se fassent le relais de nouvelles infrastructures et nouveaux services mis à la disposition des salariés, mais aussi pour qu'ils puissent indiquer les difficultés rencontrées par les salariés dans leurs déplacements et orienter les futures actions.

Circulation des flux de matières et d'énergie, la démarche d'écologie industrielle et territoriale

Dans une logique similaire, depuis 2013, le Port Autonome de Strasbourg s'est également lancé dans l'animation d'une démarche d'écologie industrielle territoriale auprès des entreprises portuaires.

Conscient, d'une part, que l'attractivité du territoire n'augmenterait qu'en renforçant sa compétitivité, et d'autre part, que cette démarche devait également viser à contribuer à la sobriété de ce territoire, le projet a pour but d'identifier les flux de matières et d'énergie afin de les utiliser de manière plus rationnelle en développant des synergies entre entreprises.

Dès le départ, les entreprises y ont vu un intérêt individuel, ces synergies pouvant être sources d'économies d'échelle. Mais très rapidement l'intérêt collectif a également été perçu : retombées en termes d'image, meilleure intégration urbaine du territoire portuaire dès lors que des efforts étaient faits pour diminuer son empreinte carbone, et en définitive, meilleure acceptabilité des activités économiques de la zone par l'ensemble des habitants.

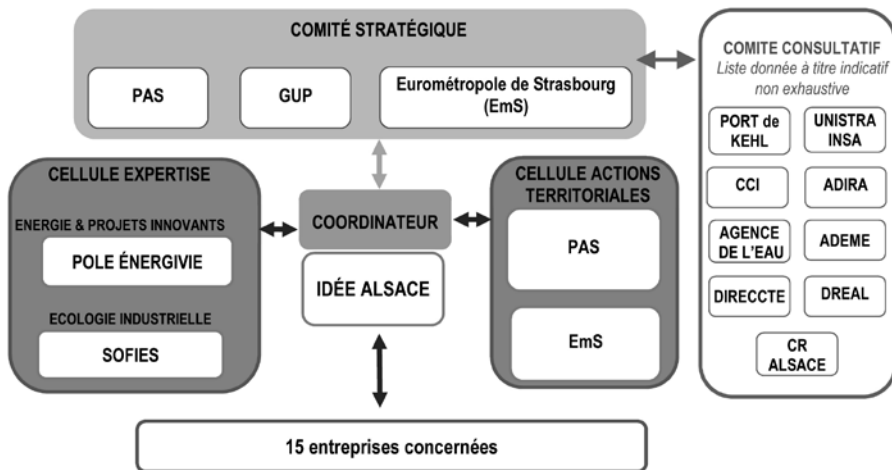
C'est ainsi que dans une première phase, le Port, l'Eurométropole de Strasbourg et le Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg, association représentant les entreprises implantées sur le port, appuyés par l'association locale Idée Alsace, se sont associés pour réaliser une étude d'opportunités destinée à mettre en évidence les potentialités de la zone.

En parallèle, un comité consultatif a également été constitué regroupant les principaux acteurs du territoire, afin de recueillir leur vision, leurs attentes, leur implication possible. Il s'agit : du Port de Kehl, du Conseil Départemental 67, de la Région Alsace, de l'ADEME, de la DREAL, de la CCI, de la Chambre des Dépôts et Consignations, ...

Cette gouvernance participative mixte est détaillée dans les figures ci-dessous.

Figure 2 : Gouvernance participative initiée au démarrage de la démarche d'écologie industrielle et territoriale

PILOTAGE Phase 1 Etude Potentialités (2013 / 2014)



La première phase a permis de détecter une quinzaine de synergies possibles auprès de 15 entreprises détaillées ci-après dans le catalogue consolidé des synergies. Sur la base de l'intérêt des entreprises concernées et de la rapidité de mise en œuvre, deux synergies ont été retenues pour approfondissement : l'achat mutualisé d'énergie et la mutualisation de la gestion des déchets papier-cartons.

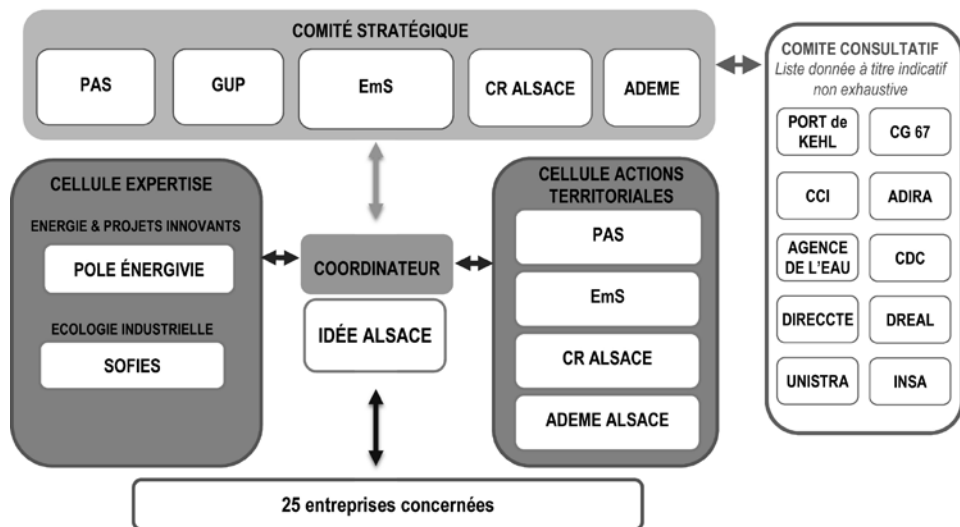
Concernant l'achat d'électricité, 11 entreprises ont participé à la consultation, représentant une consommation globale de 30 000 MWh/an. Grâce aux quatre offres qui ont pu être proposées, la moitié des entreprises a signé un nouveau contrat avec un gain supérieur à 5%, soit supérieur à 100 000 euros sur deux ans. D'autres devraient suivre.

Le travail sur la mutualisation de la gestion des déchets papier-carton s'est basé sur le fait qu'une entreprise de la zone portuaire utilisait ces déchets comme matière première dans son processus et que toutes les autres entreprises participant à la démarche devaient gérer le papier-carton en tant que déchets. L'entreprise réceptrice a défini les conditions selon lesquelles la réception des déchets papiers-cartons des entreprises voisines était envisageable, conditions reprises dans une charte. Chaque entreprise a alors entamé l'adaptation de son organisation interne pour pouvoir remplir les conditions requises. A ce jour, la charte a été signée par 4 entreprises, ce qui représente 80% du gisement papier-cartons des entreprises engagées dans la démarche d'écologie industrielle et territoriale.

Forts de ces premiers résultats encourageants, une seconde phase a été lancée, intégrant 10 entreprises supplémentaires, mais également l'ADEME et la Région Alsace dans le comité stratégique et la cellule d'actions territoriales tel que décrit ci-dessous.

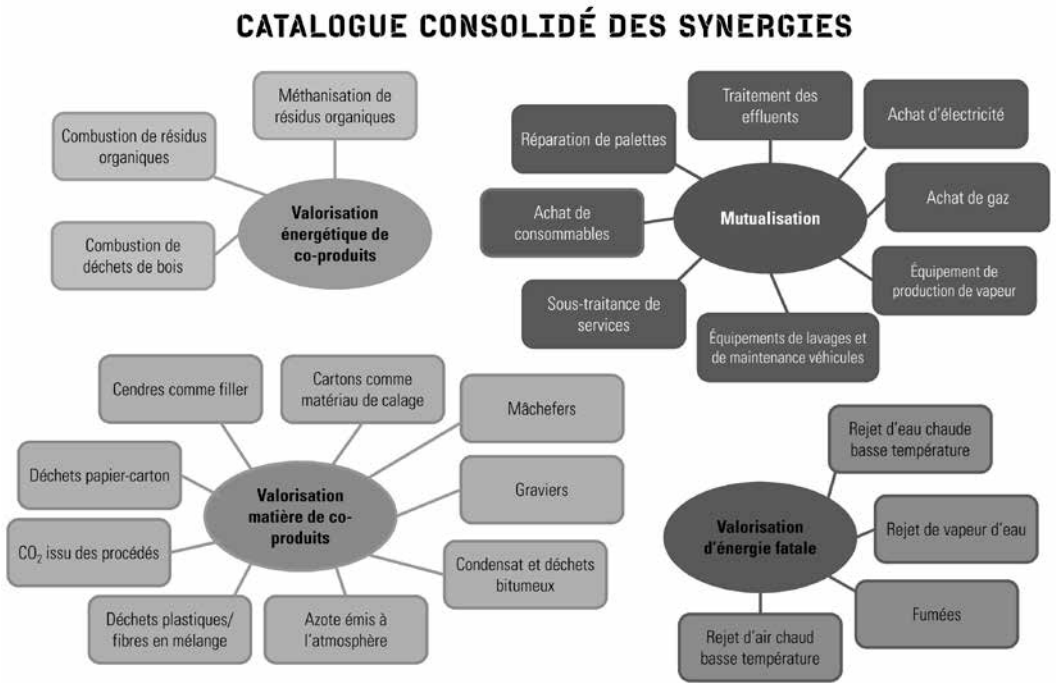
Figure 3 : Elargissement de la gouvernance de la démarche

PILOTAGE Phase 2 Etude Potentialités (2014 / 2015)



Des synergies complémentaires ont alors été identifiées portant à 24 la totalité des synergies potentielles.

Figure 4 : Catalogue consolidé des synergies potentielles



De même que dans la première phase, afin de se concentrer sur les actions impliquant le plus grand nombre d'acteurs privés avec des coûts de mise en œuvre acceptables, quatre synergies ont été retenues pour approfondissement en deux groupes de travail. Il s'agit de la valorisation des résidus organiques combinée avec la méthanisation et la valorisation de déchets bois en biomasse combinée avec la réparation de palettes.

Les synergies impliquant uniquement deux ou trois entreprises seront également exploitées par les entreprises elles-mêmes. La démarche devrait se poursuivre dans les prochaines années afin d'explorer et de rendre opérationnelles d'autres synergies identifiées. Depuis le démarrage de la démarche en 2013, l'intérêt des entreprises ne se dément pas.

DES PROJETS AU SERVICE

Projets	Description - Axes de travail	Apport économique
PEPS	<p>Mobilités des personnes Rendre une zone d'activités plus accessible en favorisant le développement de moyens de transports alternatifs à l'auto-solisme, comme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le covoiturage, - l'utilisation des transports en commun, - l'utilisation du vélo (apprentissage, création de pistes cyclables, ...) 	Attractivité du port en améliorant son accessibilité pour tous les salariés.
Ecologie Industrielle	<p>Synergies entre entreprises Création d'un écosystème portuaire Etude des potentialités énergétiques et d'échanges de matières sur la zone portuaire dans un but de:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gestion et valorisation des flux, Sécurisation de l'approvisionnement d'énergie locale et compétitive, Mutualisation de services et d'équipements. 	Attractivité de la zone portuaire par l'amélioration de la compétitivité des entreprises du territoire en: réduisant leurs dépenses, créant des opportunités de développement, concevant un écosystème industriel plus robuste aux aléas économiques
Logistique urbaine	<p>Meilleure organisation de la distribution des flux de marchandises au centre-ville de Strasbourg: CDU sur zone portuaire Report modal par voie fluviale</p>	Optimisation des flux logistiques et des retours.
Navettes conteneurs fluviales	<p>Report modal du flux de certaines marchandises par voie fluviale. Recherche de solutions innovantes pour rendre le transport fluvial aussi attractif économiquement que le transport routier.</p>	Optimisation des flux logistiques entre Saverne et le Terminal à Conteneurs Nord de Strasbourg.
GNL	<p>Utilisation d'un substitut aux produits pétroliers: études pour implantation d'une station d'avitaillement en GNL dans la zone portuaire de Strasbourg.</p>	Accès à un carburant de substitution plus économique pour les acteurs du transport fluvial et routier, voire pour les industriels.
GPECT	<p>Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences des zones portuaires de Kehl et de Strasbourg. Exploitation du potentiel de complémentarité des RH. Programme REVE: Rapprocher les entreprises et leurs voisins pour l'Emploi</p>	Amélioration de la qualité des ressources humaines. Création de passerelles entre les métiers. Mutualisation des besoins, des solutions et des ressources (spécialement en matière de recrutement et de portage RH).

DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Apport social	Apport environnemental	Gouvernance
Accessibilité à tous les salariés. Amélioration de l'équité sociale.	Diminution des impacts environnementaux (consommation produits pétroliers, rejet CO2) liés au transport de personnes. Diminution de l'engorgement des grands axes routiers de l'agglomération.	Animation et gouvernance publique (PAS, EMS, ADEME) avec adhésion et engagement des acteurs privés (communication auprès des salariés, construction de local à vélo, ou mise à disposition de parking de co-voiturage...): <ul style="list-style-type: none"> ➤ réunion d'animations des référents PEPS 3 fois par an minimum, ➤ organisation de "petits-déjeuners", ➤ animation en entreprise auprès des salariés. Co-construction (plan d'actions PEPS): facteur de mobilisation et d'implication.
Eventuelle création d'emploi liée à l'émergence de nouveaux projets pour répondre aux besoins identifiés des entreprises: création de réseaux de chaleur, de systèmes de valorisation de matières (méthaniseur, réparation de palettes, ...)	Réduction des impacts environnementaux et contribution à la sobriété du territoire par: une meilleure gestion des ressources locales. une meilleure gestion des déchets. (les déchets des uns peuvent être les matières premières des autres). la recherche de solution de production d'énergies renouvelables (géothermie profonde, biomasse, ...), l'optimisation des flux donc du transport.	Animation publique (PAS, EMS, Région Alsace, ADEME) d'acteurs privés: 25 entreprises de la zone portuaires engagées dans la démarche. Réunion de comité de pilotage une à deux fois par an, Workshop deux à trois fois par an, Constitution et réunions de groupes de travail thématiques. Création d'un comité consultatif: Port de Kehl, CCI, Agence de l'eau, Direccte, DREAL, ADIRA, UNISTRA
	Diminution des impacts environnementaux (consommation produits pétroliers, rejet CO2) liés au transport de marchandises. Diminution de l'engorgement des grands axes routiers de l'agglomération.	Projet partenarial d'acteurs publics (EMS, PAS, VNF, La Poste, SAMINS) dans sa phase d'étude, avec sollicitation du marché prévue à l'issue.
Création d'un bateau spécifique: emplois sur chantier naval.	Développement du pré/post acheminement non routier. Diminution des impacts environnementaux (consommation produits pétroliers, rejet CO2) liés au transport de marchandises. Diminution de l'engorgement des grands axes routiers de l'agglomération.	Animation d'acteurs publics (PAS, VNF, Région Alsace) autour de 4 acteurs privés du même secteur géographique, dans la phase d'étude, avec sollicitation du marché prévue à l'issue.
Nouvelle activité dans la zone portuaire. Conception de bateaux adaptés au GNL et de stations d'avitaillement.	Diminution des impacts environnementaux (consommation produits pétroliers, rejet CO2) liés au transport de marchandises: réduction de 10 à 15% des émissions de CO2 réduction de 90% des émissions de dioxyde de soufre (SO2), réduction de 40% des oxydes d'azote (NOx)	Projet partenarial entre les différentes autorités portuaires du Danube-Main-Rhin Pour le Rhin: Port de Bâle, Port de Strasbourg, Port de Mannheim, Port d'Anvers et Port de Rotterdam. Exploitation des stations d'avitaillement GNL par des acteurs privés.
Renforcement des compétences du personnel : plus grande technicité, mobilité, flexibilité, polyvalence... Coopération entre deux zones d'activités d'où peuvent naître de nouvelles activités et de nouveaux métiers.		Accompagnement public des PME/ TPE dans leur fonction de RH: formation, accompagnement des dirigeants, mise en place d'outils de pilotage GRH... Meilleure connaissance des entreprises entre elles, fédération vers un objectif commun.

En parallèle de ces études, face à une demande importante des entreprises, et dans la logique initiale d'accroître la sobriété du territoire, une réflexion s'est engagée quant à la gestion de l'énergie au sein de la zone portuaire en vue de l'élaboration d'une stratégie énergétique territoriale partagée avec tous les acteurs institutionnels. Basée sur un diagnostic précis des besoins et rejets en énergie des entreprises, la stratégie doit reposer sur les énergies disponibles actuelles et futures mais également sur l'exploitation des énergies fatales détectées. Sa définition devrait être finalisée courant 2016 et sa mise en œuvre s'étaler sur les prochaines années.

Conclusion

La mise en système du territoire portuaire strasbourgeois se construit ainsi progressivement par la mise en interaction des entreprises autour de projets communs et la structuration d'une gouvernance élargie associant les différentes parties prenantes de ce territoire. Le fonctionnement en écosystème de la zone portuaire de Strasbourg, initié par ces deux projets, implique un engagement au long cours de l'autorité portuaire, une capacité d'animation importante, un réseau de référents en entreprise impliqué et la reconnaissance d'un intérêt commun. Par l'optimisation de la circulation des hommes, des matières et d'énergie, l'enjeu est ainsi de consolider la cohérence et la cohésion de ce vaste espace métropolitain, de trouver les conditions pour augmenter son autonomie et sa résilience en matière de gestion des ressources posant par là les premiers jalons de sa transition socio-écologique.