

## Historique de la relation ville-port en Ile-de-France

Elsa Paffoni

Université Paris Est

Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)

IFSTTAR

[elsa.paffoni@ifsttar.fr](mailto:elsa.paffoni@ifsttar.fr)

**Ce quatre pages est issu d'une communication rédigée pour le colloque de l'Institut de Recherche du Val-de-Saône, Mâconnais (IRVSM), à Mâcon, les 13 et 14 septembre 2012.**

### **Pour citer cet article, merci d'indiquer :**

PAFFONI E., (2012). *Historique de la relation ville-port en Ile-de-France*, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

**Ce document n'engage que la responsabilité de son auteur**

## Historique de la relation ville-port en Ile-de-France

Aujourd'hui, les ports fluviaux sont appelés à jouer un rôle grandissant dans la desserte urbaine, grâce aux attentes de durabilité des politiques. Mais cette évolution s'inscrit dans le cadre de territoires fluviaux et urbains, dont l'aménagement dépend à la fois des acteurs portuaires et des acteurs des collectivités territoriales. En Île-de-France, l'aménagement et la géographie d'un grand nombre de ports fluviaux remonte de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Ils étaient alors dédiés à l'industrie lourde et surtout au transport de vrac. Longtemps cantonnée à l'intérieur de la Première couronne, l'autorité portuaire a encouragé à partir des années 1980, le développement de nouveaux ports, situés plus en périphérie de l'agglomération, pour y réaliser des implantations plus proches d'une plateforme logistique que d'un port traditionnel. Plus récemment encore, les acteurs urbains redécouvrent le fleuve alors que sa fonction industrielle n'a cessé de s'amenuiser. Au centre de l'agglomération, nombreuses sont les communes qui, concernées par le développement des friches portuaires, souhaitent développer des projets d'aménagements paysagers ou de soutenir l'implantation d'activités de loisirs, comme par exemple à Paris (projet d'aménagement des voies sur berges) ou dans les Hauts-de-Seine (Levallois).

L'analyse proposée repose sur l'étude des relations entre acteurs portuaires et acteurs urbains, puis sur l'illustration de ces relations à travers différents exemples franciliens. La réflexion est le fruit d'une approche documentaire enrichie par le biais des entretiens auprès des acteurs portuaires (responsable d'agence portuaire des différents bassins de l'Ile-de-France, responsable du service Urbanismes et Foncier). Son objectif est de comprendre comment, dans un contexte global longtemps caractérisé par le déclassement de la fonction de transport des sites portuaires, les questions d'aménagement et d'usage encouragent aujourd'hui le développement d'une nouvelle relation entre ville et sites portuaires. Plusieurs époques peuvent être distinguées. Mode de transport historique, le transport fluvial s'intensifie avec la révolution industrielle et connaît son apogée au XIX<sup>ème</sup> siècle. Le dynamisme du transport fluvial transparait alors au niveau de l'urbanisme des villes, marquant ainsi plusieurs moments urbains passant de la déconnexion à la reconnexion ville-port.

### 1. Des quais de marchandises aux sites portuaires industriels

Cette première phase correspond à l'aménagement de sites portuaires d'abord traditionnels pour le transbordement et/ou la commercialisation des marchandises. Ils seront ensuite marqués par l'industrialisation. Le processus est commun aux quatre villes étudiées par le projet Fluide. Strasbourg possède une longue tradition d'activité portuaire, qui connaît un développement remarquable au Moyen-âge grâce à un bon réseau hydrographique formé par l'Ill et le Rhin. Après 1868, la Ville s'ouvre à l'activité industrielle en même temps que la port accède au Rhin<sup>1</sup>. Créé en 1926, le *Port Autonome de Strasbourg* s'appuie sur la partie la plus ancienne des bassins situés en centre-ville, puis développe progressivement des installations industrielles sur les zones jusqu'alors inondées par le Rhin. À Lyon, le port Édouard-Herriot s'est installé dans le quartier de Gerland, sur le Rhône en 1935. Construit par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), il a pour but de compléter le port Rambaud (Marres, 1941) dont l'activité était jusque-là présente en plein centre-ville. Le Port de Lille, il quant à lui été créé en 1935, mais son activité n'a débuté qu'au lendemain de la seconde guerre mondiale. Le site était alors un lieu de transbordement de marchandises entre la voie d'eau, le fer et la route. Le trafic s'est accru rapidement développé pour atteindre 1MT de marchandises en 1957, dont 40% par la voie d'eau. Pour répondre à cette croissance, l'autorité portuaire a créé de nouveaux sites entre 1972 et 1990.

A Paris, les travaux sur le réseau navigable sont réalisés au début du XIX<sup>ème</sup> siècle permettant le franchissement du verrou parisien que formait jusqu'alors l'Ile de la Cité (Beaudoin, 1979), puis à nouveau repris à la fin du siècle pour en garantir l'élargissement. Le développement de terrains portuaires et l'aménagement des bords de Seine jusqu'alors très encombrées, facilite sensiblement la navigation dans Paris grâce au canal à jonction à bief de passage et la canalisation de la Seine alors pourvue de barrages mobiles éclusés. La création de ces canaux de navigation parisiens contribue à dynamiser le transport fluvial ; on compte parmi eux le canal Saint-Denis (1821)

<sup>1</sup> La Convention de Mannheim signée en 1868, rend la navigation libre et gratuite sur le Rhin. Cela contribue à renforcer le développement commercial des ports rhénans.

et le canal Saint-Martin (1822). Les quais historiques centraux qui étaient dédiés aux différentes marchandises (vins, céréales), se sont alors effacés au profit de nouveaux sites portuaires, comme les entrepôts de Bercy et le port de la Râpée. Les quartiers qui accueillent ces canaux se bordent peu à peu d'entrepôts industriels, comme ceux des docks et entrepôts du bassin de la Villette en 1862. La volonté d'aménagement du fleuve conduit à établir un nouveau schéma avec de véritables quais de déchargement en amont et en aval de la ville-centre<sup>2</sup>. On considère peu à peu que la Seine que n'est plus un lieu de vie et d'échange commercial mais un lieu de transit optimisé, ou comme le dit Lalande (2004) « *un lieu performant de circulation* ». C'est pourquoi l'usage urbain du fleuve se réduit, surtout dans le cadre de la vie quotidienne notamment pour des raisons d'hygiène (Guillerme, 1984). Cette période mène aussi à la disparition des bras morts, comme la Bièvre dans Paris, jusqu'alors dévolue aux activités artisanales (Kagerman, 2003). Puis, la révolution industrielle instaure les installations portuaires qui font rapidement écran entre la ville et le fleuve. C'est pourquoi les citoyens sont obligés de chercher au-delà de la ceinture industrielle<sup>3</sup> de simples relations de loisirs et de sociabilité sur les bords du fleuve (pratique des sports nautiques, ginguettes des bords de Marne...).

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les ports fluviaux parisiens sont avant tout des sites dédiés au transport de vrac et dans une moindre mesure à l'industrie lourde, deux types de trafic qui nécessitent un recours massif à la voie d'eau. D'abord parties de rivières, ces « *gares d'eau* » deviennent des bassins pour stocker les bateaux qui ne naviguent pas, et sur lesquelles le chemin de fer vient rapidement se connecter. En France, les politiques tarifaires ferroviaires et les problèmes d'infrastructures limités des voies navigables conduisent le transport ferroviaire à concurrencer la batellerie avec un succès croissant croissant (Merger, 1990). Ce bouleversement dans l'organisation du transport de marchandises est cependant plutôt perçu comme une tendance à la substitution, plutôt qu'à la concurrence (Rivet, 1949), même si de nombreux ports sont raccordés au réseau ferré, comme Corbeil-Essonnes, Varennes, Évry et Ivry. Il faut attendre les années 1880 et la mise en œuvre du projet Freycinet pour une relance portuaire. L'Entre-deux-guerres coïncide avec l'ultime grand effort national d'équipement national. Sur le site d'Évry, le quai amont a ainsi été créé en 1899, celui situé en aval en 1930. Cependant, le transport fluvial se replie par la suite sur des trafics captifs et si le maximum des tonnages est atteint au milieu des années 1960, son importance relative n'a cessé de décliner.

## 2. Des friches industrielles au fleuve retrouvé

La chute des trafics fluviaux se précipite avec la Crise économique de 1974 et accélère le recul de l'activité des ports urbains industriels. Si le transport fluvial est encore après 1945 un outil important de la Reconstruction, la plupart des sites portuaires industriels fluviaux sont progressivement délaissés à partir des années 1970. Certains tendent à devenir des friches portuaires, d'autres perdurent sous la forme d'espaces logistiques annexes, le plus souvent peu valorisés par les communes qui les accueillent du fait de l'immobilisation foncière et des nuisances engendrées. S'ils échappent pendant un certain temps à toute réappropriation, la pression foncière et la convoitise des acteurs urbains croît avec la montée du prix du foncier engagé à partir des années 2000 et l'attrait renouvelé pour la proximité de l'eau. De nombreux projets envisagent alors leur suppression pures et simples au profit de nouvelles fonctions urbaines (logements, loisirs). Ainsi, à Strasbourg, la partie urbaine du Port Autonome n'a aujourd'hui n'est plus accessible à la navigation fluviale orientée exclusivement vers des fonctions urbaines. À Lyon, le port Rambaud n'a plus qu'un usage pour la plaisance, tel que définit dans le cadre du Plan Bleu du Grand Lyon (Pillonel et al., 2012).

Au lendemain de la guerre, l'utilisation de l'automobile s'accroît dans la Capitale, et a un lourd impact sur le domaine portuaire de Paris. Entre 1949 et 1953<sup>4</sup>, une partie du linéaire de quais jusqu'alors utilisé pour le transport fluvial, va être convertie en parkings de stationnement pour automobiles. Une part importante du

<sup>2</sup>La typologie des berges de Seine dans Paris témoigne d'une véritable évolution au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle. On passe ainsi de la grève sédimentaire ou pavée au véritable quai parisien, composé d'un quai pourvu d'un port de tirage pour le déchargement manuel, puis plus tard, d'un quai haut et d'un quai bas, pour le grutage (Beaudoin, 1993).

<sup>3</sup> La Seine domine les représentations artistiques du XIX<sup>ème</sup> siècle, qui témoignent du nouvel imaginaire qu'elle représente aux yeux des citoyens. On peut ainsi penser aux peintures de Monet et Renoir, (*La Grenouillère*, 1869), et aux écrits de Maupassant et Balzac.

<sup>4</sup> La préfecture de police de Paris réalise en octobre 1949 un plan des ports et bas quais, qui sera validé par le service de navigation de la Seine, et soumis à approbation ministérielle.

patrimoine portuaire est, celui des berges est, quant à lui, dédié à la circulation automobile, en dépit des projets d'installations portuaires<sup>5</sup>. D'autres voies routières en arrière des petits ports parisiens les isolent, comme c'est le cas pour les ports de la Râpée et de Bercy, qui deviennent alors des « *au-delà inaccessibles* » (Lechner, 2006). Cette priorité accordée au transport routier se retrouve dans d'autres villes européennes adoptent un même schéma d'aménagement utilitaire. Les sites portuaires ont connu un émiettement local des ports (quai, linéaire, plateforme), et une multiplication des sites au niveau régional. Outre la pression exercée par le processus urbain, cet éloignement des ports fluviaux s'est fait à la fois pour des raisons nautiques (taille des gabarits de navigation), mais aussi économiques (besoin d'espaces de stockage). Dans ce contexte, *Ports de Paris* a donc connu un mouvement de déconcentration avec la création de nouveaux sites comme celui de Limay en 1980, mais est parvenu à défendre contre vents et marées les sites de ses ports urbains qui lui permettent aujourd'hui de jouer un rôle important de relais pour les trafics de produits de construction

## Conclusion

AU cours de la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, les ports se désindustrialisent et leur activité chute, jusqu'à ce qu'ils deviennent des friches urbaines ou des espaces logistiques indésirables (sites portuaires de Choisy-le-Roi, Levallois...). La baisse des trafics fluviaux s'accompagne d'un changement d'usages des fleuves et un retour de fait à une polyvalence oblitérée par la spécialisation que les ingénieurs avaient imposés aux grands fleuves. Ainsi, la Seine, vecteur économique, a subi au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle de nombreux aménagements, puis son rôle dans les transports s'est amenuisé au profit d'un retour à l'usage de loisirs (Guillaume, 1990 ; Backouche, 2000). La pression immobilière très forte après 2000 pousse à réaménager les espaces situés bord à voie d'eau avec de nouvelles fonctions urbaines (logements, loisirs). Pourtant, après une période de rejet des espaces portuaires souvent sous-utilisés, les acteurs urbains prennent peu à peu conscience, mais de manière encore très timide du potentiel offert par ces lieux. Les mutations sont engagées. Certains ports perdent seulement leur fonction industrielle au profit d'une activité de plaisance, comme c'est le cas pour de nombreux ports situés sur la Marne, tels que Meaux. D'autres sont entièrement repensés d'un point de vue paysager, et toute trace d'activité portuaire disparaît. La multiplication de ces projets d'aménagement des berges urbaines s'appuie sur une volonté des acteurs urbains, d'inscrire le fleuve comme une trame bleue dans le paysage urbain, afin d'améliorer l'image de la ville (Bonin, 2007). En appui avec le développement des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), ce sont avant tout les communautés urbaines qui vont s'inscrire dans ce processus de valorisation<sup>6</sup>. Cette nouvelle démarche cherche à assurer, non plus la rupture, mais la continuité du processus urbain au travers de l'axe fluvial. On parle ainsi de paysage fluvial, et cette dimension, devenue structurante pour les projets urbains, appelle aujourd'hui à la renaturalisation et à la paysagisation du fleuve (Romain, 2010).

Le schéma qui suit a pour ambition de synthétiser les différentes étapes de la relation entre la ville et le port fluvial dans le cas parisien, mais qui peut largement être généralisé (cf. Figure 1). Cette évolution, en partie similaire à celles des relations villes-ports maritimes (Hoyle, 1989), s'en distingue cependant par divers aspects. Historiquement, les ports fluviaux parisiens ont d'abord été des quais urbains de transbordement de marchandises, puis des grands sites industriels, avant que leur fonction de commerce s'efface au profit d'activités plus urbaines, orientées vers les loisirs. Cette évolution récente des relations ville-port est, entre autre, le fruit des processus complexes de métropolisation. Si l'utilité du transport fluvial de marchandises est avérée, et même vitale pour le fonctionnement de la métropole comme l'ont souligné les travaux de Fluide, les infrastructures qui lui sont dédiées, sont cependant de plus en plus mal perçues par les riverains et les élus. Il reste à inventer une réconciliation entre les usages logistiques et les attentes des riverains. Le paradigme de durabilité, s'il apparaît avant tout comme une notion véhiculée par les politiques publiques, semble engager un nouveau moment logistique à envisager à l'échelle métropolitaine et inaugurer ainsi un possible retour du transport fluvial en ville.

<sup>5</sup> La création de la voie express de la rive droite de la Seine pour la traversée de Paris, sur la rue du Louvre, entraîne la suppression du port des Ormes qui réalise 200 000 tonnes de trafic fluvial en 1964, et la suppression d'un projet de centrale à béton sur le port des Célestins, qui aurait permis d'y réaliser un trafic fluvial supplémentaire de 250 000 tonnes.

<sup>6</sup> Ce phénomène s'inscrit en partie dans la « *course actuelle à l'identité et à l'image de la ville* », définie par Roncayolo (Roncayolo, 1990).

**Figure 1. Evolution de la relation ville-port à Paris (XII<sup>ème</sup>-XXI<sup>ème</sup> siècles)**

Ville et port marchands <i>XII-XVII<sup>ème</sup></i>	Industrialisation portuaire <i>Fin XVIII<sup>ème</sup> - mi XX<sup>ème</sup></i>	Urbanisation et déclin portuaire <i>1950-1980</i>	Vers une mixité ville-port ? <i>Depuis 1980</i>
Activité marchande portuaire  Relation fonctionnelle étroite entre les ports et la ville	Création de canaux dans Paris intramuros  Aménagement des infra-structures de navigation (ponts, écluses, quais...)  Extension de l'activité portuaire  Création de ports industriels en périphérie	Disparition de l'activité portuaire  Désindustrialisation, apparition de friches portuaires  Création d'axes routiers sur les berges  Création de nouveaux ports hors de Paris	Mise en place de trames vertes et bleues  Paysagisation du fleuve  Création d'espaces de loisirs sur les anciens sites portuaires  Remise en cause / maintien des sites portuaires urbains
<b>Légende</b> <ul style="list-style-type: none"> <li> Ville</li> <li> Fleuve non aménagé</li> <li> Fleuve aménagé</li> <li> Ports fluviaux</li> <li> Ports industriels</li> <li> Friches portuaires</li> <li> Disparition de l'activité portuaire</li> <li> Axe routier</li> <li> Trames vertes et bleues</li> <li> Aménagements paysagers</li> <li> Activités de loisirs, port de plaisance</li> </ul>			
<small>E. Paffoni © Ifsttar-Splott, 2012 Source : d'après Hoyle, 1989</small>			

## Bibliographie

- BACKOUCHE I., (2000). *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*, Ed. de l'EHESS., p. 430 p.
- BEAUDOIN F., (1979). *Paris et la batellerie du XVIII<sup>ème</sup> au XX<sup>ème</sup> siècle*, Ed. Maritimes et d'Outre-Mer, 32 p.
- BEAUDOIN F., (1993). *Paris/Seine. Ville fluviale. Son histoire des origines à nos jours*, Paris, Ed. de la Martinière, 190 p.
- BONIN S., (2007). « Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains ». *Strates*, vol. 13, pp. 1-11.
- CHALINE C., (1994.). *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan, Paris, 300 p.
- GUILLERME A. (1990). « Le testament de la Seine ». *Revue de géographie de Lyon*, vol. 65 n°4, pp. 240-250.
- GUILLERME A., (1984). « L'eau et ses vapeurs ». *Urbanisme*, n°201, pp.54-55.
- HOYLE B.S. (1989). "The port-city interface: trends, problems, and examples". *Géoforum*, vol.20, n° 4, pp. 429-435.
- KAGERMAN V. (2003). *Restauration et aménagement de la bièvre dans Paris*, IAURIF.
- LALANDRE, A. (2004). *Histoire des ports de Paris et d'Île-de-France*, Ouest France, Rennes, 127 p.
- LECHNER G., (2006). *Le fleuve dans la ville. La valorisation des berges milieu urbain*. Note de synthèse pour la DGUHC - Direction générale de l'urbanisme, de l'Habitat et de la Construction
- MARRES P., (1941). « Le port Édouard-Herriot à Lyon », *Annales de Géographie*, vol. 50, n°282, pp. 153-154.
- PILLONEL et al., (2012). *La stratégie « Plan Fleuves » de l'agglomération lyonnaise : pour une vision et un développement métropolitain de la confluence Rhône-Saône*. Rapport pour le Groupe de recherche Rhône-Alpes sur les infrastructures et l'eau.
- ROMAIN F., (2010). « Le fleuve, portuaire d'images urbaines : formes et enjeux ». *Géocarrefour*, vol. 85, pp. 253-260.
- RONCAYOLO M., (1990). *La ville et ses territoires*, Gallimard, La Flèche, 3<sup>e</sup>. éd., p. 278.

**Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, DurABLE)**

*Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.*

**Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales (2010/2013)**



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

