Groupe de travail - Villes portuaires fluviales

Réunion en ligne - 14 octobre 2026



1. Introduction 2
2. La New York City Economic Development Corporation (NYC/EDC) et le programme « Blue Highways » 2
Introduction 2
Expériences pilotes et développements en cours 3
3. Principaux défis et solutions abordés 5
Investissement et financement 5
Implication des principales parties prenantes 5
Gouvernance et coopération 6
Usages partagés du front de mer 6
6. Sources d'inspiration 9
7. Participants 10

1. Introduction

Cette réunion en ligne était consacrée à la logistique fluviale urbaine et plus particulièrement **le programme « Blue Highways » de la ville de New York**. **Chris Canary**, vice-président du département Ports, Berges et Transports au sein de la New York City Economic Development Corporation (NYC/EDC), a présenté le programme et ses développements en cours.

Cette session a été l'occasion d'approfondir la discussion sur l'expérience new-yorkaise en matière de logistique fluviale urbaine et sur la manière dont la ville développe des liens entre son front d'eau dynamique et ses réseaux de distribution urbaine afin de transformer le transport de marchandises, de soutenir l'emploi dans le secteur fluvial et de renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement.



2. La New York City Economic Development Corporation (NYC/EDC) et le programme « Blue Highways »

Introduction

La New York City Economic Development Corporation (NYC/EDC) est une organisation à but non lucratif dont le but est de contribuer à une économie inclusive par le développement des entreprises, l'innovation, l'investissement dans les quartiers et les infrastructures durables. Son action s'inscrit dans la vision « Harbor of the Future » (Port du futur) de la ville, qui place le front de mer au cœur de la croissance économique et de l'innovation.

Dans ce cadre, **le programme « Blue Highways »** vise à transférer davantage de marchandises de la route vers les voies navigables, tout en soutenant les emplois dans le secteur maritime et en préservant les activités économiques du front de mer. S'appuyant sur les efforts déjà déployés pour transporter les déchets par barge et par rail, réduire les trajets en camion et rationaliser le transport de marchandises, **le programme couvre trois types de fret**, présentant des conditions économiques différentes :

- **Micro-fret/colis** : transport par ferry combiné à des vélos cargo ou à des conteneurs adaptés aux vélos cargo pour les livraisons du dernier kilomètre.
- **Fret conteneurisé** : liaisons par barge entre les terminaux maritimes.
- **Fret en vrac** : transport de granulats, de matériaux de construction et d'autres marchandises en vrac.



Expériences pilotes et développements en cours

En décembre 2025, NY Waterway et DutchX ont lancé un projet pilote reliant le Brooklyn Marine Terminal au Pier 79 à Manhattan. Ce service combinait un navire et cinq vélos cargo électriques, transportant chacun entre 60 et 80 colis, ce qui permettait de livrer environ 300 à 400 colis par jour. Ce projet pilote a démontré comment le transport par ferry pouvait être combiné avec des livraisons du dernier kilomètre en s'appuyant sur de véritables commandes de clients plutôt que sur un essai ponctuel.
Quatre développements sont prévus entre 2027 et 2030 :

- Pôle de micro-fret « Downtown Skyport », quartier financier, Manhattan (4e trimestre 2027) : l'ancien héliport de Downtown Manhattan est en cours de reconversion en pôle multimodal, grâce à des investissements publics et privés. Des ferries achemineront des conteneurs destinés aux vélos-cargos jusqu'à l'aire d'atterrissage pour la distribution du dernier kilomètre, répondant ainsi à la demande de liaisons en provenance du New Jersey, de Brooklyn et d'autres localités de la région.

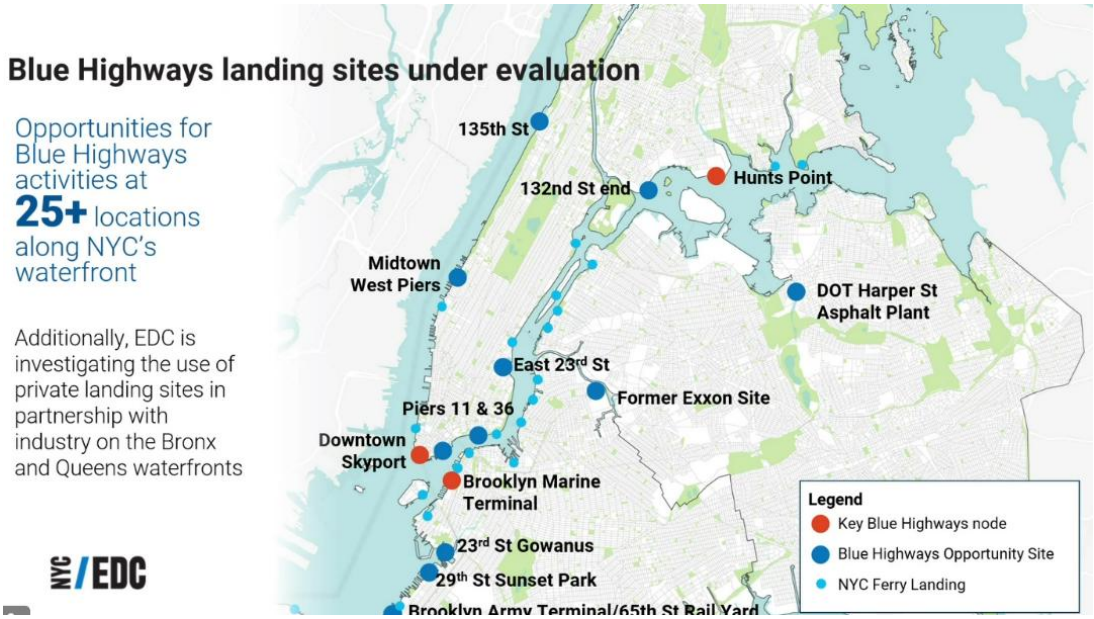
- <u>Terminal de fret en vrac et de micro-fret du Fulton Fish Port, Hunts Point, Bronx (4e trimestre 2027) :</u> Développée en collaboration avec Con Agg Global et le Fulton Fish Market, cette installation traitera dans un premier temps des matériaux de construction, avec pour ambition à plus long terme de distribuer des denrées alimentaires et des boissons. On estime qu'elle permettra de supprimer environ 1 000 trajets de camions par mois dans le sud du Bronx.

- <u>Terminal de micro-fret du quai 4 nord du Brooklyn Army Terminal, Sunset Park, Brooklyn (2029) :</u> ce terminal supplémentaire renforcera la capacité du réseau en matière de logistique du dernier kilomètre par voie fluviale.

- <u>Terminal maritime de Hunts Point avec extension de la South Bronx Greenway, Hunts Point, Bronx (2030) :</u> Situé à proximité du centre de distribution alimentaire de Hunts Point, le terminal proposé traitera le fret conteneurisé et intégrera un accès public au front de mer. La NYCEDC évalue actuellement la faisabilité d'un service de remorqueurs et de barges électriques sur le trajet d'environ 11 miles (18 km) au départ du terminal maritime de Brooklyn.



Ces aménagements visent à former un réseau de fret intégré : les marchandises arrivant au terminal maritime de Brooklyn seront transférées sur des barges à destination de Hunts Point, puis distribuées via le Downtown Skyport et d'autres points de déchargement de micro-fret. Au-delà de ces quatre projets, la NYCEDC évalue des opportunités sur plus de 25 sites riverains, y compris des points d'accostage privés potentiels dans le Bronx et le Queens.



3. Principaux défis et solutions abordés

Investissement et financement

Le développement des services de transport fluvial se heurte au problème de l'œuf ou la poule. En d'autres termes, les opérateurs ont besoin d'infrastructures adaptées avant de s'engager dans des projets, tandis que les pouvoirs publics doivent être convaincus de la demande avant d'investir. Pour résoudre ce problème, l'approche de la NYCEDC a consisté à financer les installations de débarquement, créant ainsi les conditions permettant aux opérateurs privés de développer des services. De cette manière, les infrastructures et les itinéraires sont mis en place progressivement afin de tester leur viabilité avant d'étendre le réseau.

Cela revêt une importance particulière compte tenu du nombre limité de subventions disponibles et du fait que les subventions temporaires n'apportent pas nécessairement la certitude dont les entreprises ont besoin pour réaliser des investissements à long terme. Même si l'objectif final est de mettre en place des services financièrement viables, le soutien dont bénéficie le projet varie en fonction du type de fret et des coûts de manutention des marchandises.

Impliquer les principales parties prenantes

Les PME maritimes et logistiques ont joué un rôle important dans les projets pilotes new-yorkais, se montrant disposées à tester des services et à adapter leurs opérations avant même qu'elles ne deviennent rentables – contrairement aux grandes entreprises, qui recherchent généralement des infrastructures et des itinéraires déjà établis avant de s'engager. Ces opérateurs locaux engagés, qualifiés de « pionniers convaincus », ont soutenu le développement du programme. Même dans des cas comme le projet pilote DutchX, qui a bénéficié d'un contrat avec un acteur majeur de la cosmétique.

Au cours de la discussion, l'approche observée à New York a également été comparée à celle d'autres régions du monde. Le port de Bordeaux a soulevé cette difficulté commune consistant à impliquer les parties prenantes et à transformer l'engagement environnemental en participation, notamment en convaincant les entreprises de passer du transport routier au transport fluvial lorsque les services fluviaux sont perçus comme moins compétitifs ou moins flexibles. L'expérience de HAROPA PORT a montré une approche différente à Paris, où de grandes entreprises ont soutenu des essais dans le cadre de leurs activités en faveur du développement durable (par exemple, les livraisons d'IKEA sur la Seine), parallèlement à des financements publics. Cependant, cette implication n'a pas supprimé la nécessité de contributions financières de la part du port et des acteurs locaux, soulignant ainsi le rôle central du soutien public dans ce type de projets.

Par ailleurs, afin d'encourager la participation des principales parties prenantes, l'importance de la couverture médiatique pour accroître la visibilité et l'engagement auprès des clients potentiels a été soulignée. Dans ce contexte, NYC/EDC envisageait d'organiser une session de « pitch inversé » lors de sa prochaine journée « Blue Highways Industry Day ». Cette session inviterait les utilisateurs potentiels à expliquer les obstacles qui les empêchent d'adopter le transport fluvial et aiderait à identifier les conditions nécessaires pour encourager une participation plus large.

Gouvernance et coopération

La prise en charge par NYC/EDC de la gestion opérationnelle du Brooklyn Marine Terminal a contribué à donner un nouvel élan à Blue Highways, en reliant le développement portuaire aux ambitions plus larges de la ville concernant ses fronts de mer. Grâce à un dialogue plus étroit avec les habitants de Red Hook, le quartier où se situe le Brooklyn Marine Terminal, NYCEDC a identifié la nécessité de préserver les emplois dans le secteur maritime et d'attirer de l'activité économique tout en réduisant le trafic de camions. L'idée sous-jacente aux projets d'EDC (transporter davantage de marchandises par voie fluviale) offrait un moyen potentiel de concilier ces objectifs sans exercer de pression supplémentaire sur les routes locales.

Au niveau régional, les itinéraires de fret les plus prometteurs pourraient être ceux reliant New York et le New Jersey. Cependant, les progrès ont été difficiles à réaliser car le mandat de NYC/EDC est limité aux frontières administratives de la ville de New York. L'établissement de ces liaisons et le développement de projets communs nécessitent une coopération entre les autorités portuaires, les communes riveraines voisines et les opérateurs privés afin d'identifier des sites appropriés et d'évaluer les opportunités en matière d'infrastructures, un processus généralement difficile.

Usages partagés du front de mer

Impact environnemental : l'intégration de nouvelles installations de fret nécessite de prêter attention à la fois aux impacts environnementaux et à l'accès du public. Chris

Canary a fait remarquer que la réduction des émissions pourrait tout de même accroître la pollution locale si les terminaux attiraient davantage de trafic diesel. Cela a renforcé l'ambition de NYC/EDC d'électrifier entièrement le terminal maritime de Hunts Point proposé.

Coexistence des usages partagés du front de mer : HAROPA PORT a présenté le réaménagement du port de Javel-Bas à Paris, où les transformations du site ont permis de préserver les activités économiques tout en ouvrant une promenade au bord de la Seine. Cet exemple fait écho à l'ambition de New York de concilier les opérations portuaires avec les parcs et les voies vertes, rendant ainsi le front de mer plus accessible tout en préservant ses fonctions maritimes. Ce projet a remporté la mention spéciale du Prix Antoine Rufenacht de l'AIVP[1] .



Le projet Javel Bas de HAROPA PORT

4. Conclusion

Cette présentation a illustré comment la logistique fluviale peut relier les activités portuaires aux objectifs de développement plus larges des autorités urbaines. Les échanges avec les membres du groupe ont mis en évidence des défis communs en matière de financement des infrastructures, d'implication des entreprises et d'intégration des installations logistiques dans les quartiers urbains.

Nous retenons :

- Le rôle des investissements publics dans les infrastructures pour permettre la mise en œuvre de nouveaux projets et services.
- L'importance de l'engagement des parties prenantes et de la demande des clients pour soutenir l'expérimentation.
- La nécessité d'une coopération au-delà des frontières administratives.
- Le défi consistant à concilier l'activité maritime avec les améliorations environnementales et l'accès public aux berges.
-

[1] Réaménagement du port de Javel Bas - Prix Rufenacht de l'AIVP

5. Annonces

1. **Conférence mondiale de l'AIVP (du 3 au 6 novembre, à Dunkerque, en France)**

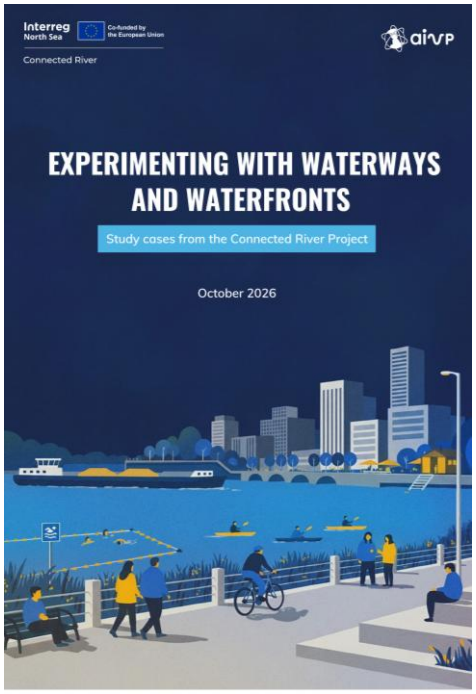
   Les inscriptions sont toujours ouvertes !



2. **Événement de clôture du projet « Connected River » (17-18 novembre, Hambourg, Allemagne) :** vous pouvez vous inscrire ici.



3. **L'AIVP publie « Expérimenter les voies navigables et les fronts de mer : études de cas du projet Connected River ».** Vous pouvez le consulter ici.



4. **Le projet Waterway One est officiellement lancé !**
   - **Début : octobre 2026 – Fin : septembre 2029**
   - **Réseau d'exploitation des voies navigables en Europe :** services numériques fédérés pour l'intégration transfrontalière des voies navigables intérieures
   - **Autorité de financement :** CINEA
   - Mise en place d'un comité consultatif auxquels vous êtes invités à participer !

Pour plus d'informations.

6. Sources d'inspiration

NYC/EDC – Plan d'action « Blue Highways » : le cadre du programme, décrivant son approche en matière de développement des services de fret fluvial et des infrastructures riveraines. Vous pouvez y accéder ici.

HAROPA PORT – Réaménagement du port de Javel à Paris : présenté lors de la réunion comme un exemple de combinaison entre les activités portuaires et espace public qualititatif. Le réaménagement a permis de préserver les fonctions économiques du site tout en créant une promenade le long du fleuve et en améliorant les liaisons avec les quartiers environnants. Plus d'informations ici.

Métropole de Lyon – Installation flottante de collecte des déchets « River'Tri » : cette installation offre un point de collecte supplémentaire et vise à réduire les trajets routiers et les émissions associées. Vous pouvez découvrir le projet ici.

Port de Bordeaux – Multimodalité et fret fluvial : à l'instar de Lyon et de Paris, le port de Bordeaux a déployé des efforts considérables pour relancer le fret fluvial, notamment par le biais d'essais entre Damazan et Bassens pour le transport de pneus déchiquetés et de déchets de bois. Pour plus de détails sur ces projets : Port de Bordeaux.

7. Participants

Prénom	Nom	Adresse E-mail	Organisation	Fonction
Chris	Canary	ccanary@edc.nyc	New York City Economic Development Corporation (NYC/EDC)	Vice President, Ports, Waterfront and Transportation Department
Etienne	Abadie	etienne.abadie@ecocean.fr	Ecocean	Technical Director
Boris	Lesimple	b.lesimple@bordeaux-metropole.fr	Bordeaux Métropole	River Facilities Operations Manager
Bruna Denise	Lemes de Arruda Santoyo	bruna.arruda@mpor.gov.br	Ministry of Ports and Airports, Brazil	General Coordinator for Inland Navigation
Poppy	Windsor	Poppy.Windsor@pla.co.uk	Port of London Authority	Head of External Affairs
Elodie	Mellah	elodie.mellah@haropaport.com	HAROPA PORT	Head of the Department of Urban Planning and Project Management
Rafael	Seronni Mendonça	rafael.mendonca@mpor.gov.br	Ministry of Ports and Airports, Brazil	Inland Waterway Policy Coordinator
Hermine	Sanson	Hermine.Sanson@royaldocks.london	Royal Docks	Planning Manager
Didier	Domens	D-Domens@bordeaux-port.fr	Grand Port Maritime de Bordeaux	Head of the Logistics and Industry Development Department
Peter	Czajkowski	pczajkowski@glslcities.org	Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative	Policy Manager

Gemma	Rojo	grojo@bilbaointernational.bilbao.eus	Bilbao City Council	International Coordinator
Natasha	Ghitt	Natasha.Ghitt@london.gov.uk	Greater London Authority	Senior Development Manager
Olivier	Pillonel	opillonel@grandlyon.com	Métropole de Lyon	Project Officer for River Cities – Directorate for Planning and Territorial Strategies
Barbara	Van der Steen	b.vandersteen@gfe-international.eu	GFE – General Floating Equipment	General Director
Eric	Oberhart	eoberhart@gsgp.org	Great Lakes St. Lawrence Governors & Premiers	Transportation Program Director
Benoit	Turgeon	benoit.turgeon@montreal.ca	City of Montréal	International Economic Affairs Advisor