

**Université de Nantes**  
**Institut de géographie et d'aménagement régional (IGARUN)**  
**LETG Géolittomer (UMR 6554 CNRS)**



Thèse de doctorat nouveau régime

**Discipline : Géographie**

**Présentée et soutenue publiquement par**

**ARIANE PROVOST**

Le 08 octobre 2010

**Reconversion des ports à la plaisance  
sur la façade Atlantique de l'Europe.  
Le cas français.**

*Directeurs de thèse,*

Jacques Guillaume, Professeur à l'Université de Nantes, co-Directeur.  
Alain Miossec, Recteur, Professeur à l'Université de Nantes, co-Directeur.

*Membres du jury,*

Guy Baudelle, Professeur à l'Université de Rennes 2, Rapporteur.  
Nicolas Bernard, Maître de Conférences à l'Université de Bretagne Occidentale, Examineur.  
Antoine Frémont, Directeur de Recherches à l'INREST, Rapporteur.  
Jacques Guillaume, Professeur à l'Université de Nantes, co-Directeur.  
Alain Miossec, Recteur, Professeur à l'Université de Nantes, co-Directeur.  
Philippe Violier, Professeur à l'Université d'Angers, Examineur.



**Université de Nantes**  
**Institut de géographie et d'aménagement régional (IGARUN)**  
**LETG Géolittomer (UMR 6554 CNRS)**

Thèse de doctorat nouveau régime

**Discipline : Géographie**

**Présentée et soutenue publiquement par**

**ARIANE PROVOST**

Le 08 octobre 2010

**Reconversion des ports à la plaisance  
sur la façade Atlantique de l'Europe.  
Le cas français.**

*Directeurs de thèse,*

Jacques Guillaume, Professeur à l'Université de Nantes, co-Directeur.

Alain Miossec, Recteur, Professeur à l'Université de Nantes, co-Directeur.

*Membres du jury,*

Guy Baudelle, Professeur à l'Université de Rennes 2, Rapporteur.

Nicolas Bernard, Maître de Conférences à l'Université de Bretagne Occidentale, Examineur.

Antoine Frémont, Directeur de Recherches à l'INREST, Rapporteur.

Jacques Guillaume, Professeur à l'Université de Nantes, co-Directeur.

Alain Miossec, Recteur, Professeur à l'Université de Nantes, co-Directeur.

Philippe Violier, Professeur à l'Université d'Angers, Examineur.

*Aux marins : voileux, plaisanciers, marins de commerce sans oublier les militaires...*



## ***Remerciements***

Je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance et à adresser mes sincères remerciements à toutes les personnes qui grâce à leurs conseils, leurs encouragements et leur disponibilité ont contribué à la réalisation de ce travail de recherche.

Les premiers d'entre eux vont évidemment à mes directeurs de recherche, M. Alain Miossec et M. Jacques Guillaume qui ont accepté de diriger cette thèse et m'ont accordé leur confiance malgré l'éloignement géographique. Je les remercie vivement pour leur soutien, leurs encouragements et l'intérêt qu'ils ont porté à mes travaux.

Cette recherche menée sans financement n'aurait été possible sans le soutien du CODCAP.

Je remercie vivement l'ANEL, son président Yvon Bonnot, Bernard Robert et Christine Lair en particulier pour son soutien sans faille tout au long de cette recherche.

Je remercie également le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques et en particulier Gérard D'Aboville, la FFPP et Eric Rahyr, Odit France et Christophe Lauriol et enfin la FIN et Nathalie Bigaignon.

Je souhaite également remercier les CETE, celui de l'Ouest pour m'avoir fait confiance en m'embauchant pour réaliser le guide, « Reconversion des bassins portuaires délaissés pour la plaisance ». Un grand merci également au CETE de Normandie, à Pierre Vigné en particulier et à Sandra Vedrenne pour leur précieuse aide, leur soutien et leur expertise technique.

Je remercie également M. Robert Rezenthel qui a toujours été présent pour m'éclairer sur les points juridiques.

De nombreuses études de terrain ont été menées dans les ports étudiés. Je tiens à remercier l'ensemble des personnes : élus, gestionnaires, porteurs de projets qui ont accepté de me donner de leur temps, de me faire visiter et de me recevoir pour me parler de leur port et de leur ville. Le bon déroulement et la matière de cette thèse tiennent beaucoup à la confiance qu'ils m'ont accordée. Je ne peux les citer tous personnellement mais je ne doute pas qu'ils se reconnaîtront.

J'adresse ma profonde reconnaissance à l'ensemble des membres du jury pour avoir accepté d'accorder leur temps précieux à la lecture de ce travail et pour l'intérêt qu'ils y ont porté.

Cette thèse n'aurait pu être menée sans le soutien des enseignants des différents laboratoires de notre UMR, merci à Géophen pour le travail de maîtrise, à Géomer pour celui de DEA et enfin à Géolittomer pour son aide au cours de ce doctorat.

Je remercie également la Marine nationale qui a bien voulu me libérer du temps pour mener à bien cette recherche.

Il me reste à remercier ma famille, mes amis, leurs parents et mes collocs pour leurs encouragements et leur soutien.

## **Introduction générale**

## **Première partie : Les ports face au phénomène de reconversion portuaire.**

### **Chapitre 1 : Le monde maritime en mutation**

- 1.1- Le déclin des activités maritimes traditionnelles.
- 1.2- L'explosion de la plaisance.
- 1.3- Une proposition : la reconversion portuaire.

### **Chapitre 2 : Définition de l'objet d'étude**

- 2.1- Méthodologie et cadre géographique de l'étude.
- 2.2- Présentation des fiches de synthèse par type de port.

## **Deuxième partie : Reconversion portuaire appliquée, au travers d'exemples choisis.**

### **Chapitre 3 : Un problème commun, des réponses multiples.**

- 3.1- Quelques éléments de définition.
- 3.2- Essai de typologie.

### **Chapitre 4 : Des reconversions qui se heurtent à une série de difficultés.**

- 4.1- Des problèmes juridiques.
- 4.2- Des problèmes environnementaux et architecturaux : rappel des réglementations en vigueur.
- 4.3- Des problèmes financiers.
- 4.4- Des conflits d'usages.

### **Chapitre 5 : Les conditions de réalisation d'une reconversion portuaire.**

- 5.1- Approches et façons de faire sur le littoral atlantique français.
- 5.2- Les préalables à tout projet de reconversion portuaire.
- 5.3- Un équilibre financier prévisionnel à bâtir.
- 5.4- La nécessité d'un pilotage, d'une concertation en amont.
- 5.5- Démarche recommandée pour le développement d'un projet.

## **Troisième partie : Le port, un nouvel élément urbain ?**

### **Chapitre 6 : Synthèse visuelle de l'évolution spatiale à l'interface ville – port.**

- 6.1- Comparaison de l'occupation du sol entre 1977 et 2006.
- 6.2- Le lien ville - port réinventé.

### **Chapitre 7 : La place du port au sein des tendances urbaines actuelles.**

- 7.1- Réflexions sur la ville actuelle.
- 7.2- Comment le port actif s'inscrit-il au sein de ce nouveau rapport au territoire ?
- 7.3- En comparaison, comment le port de plaisance joue-t-il son rôle urbain ?

### **Chapitre 8 : Une géographie sociale, économique, environnementale modifiée finalement par une nouvelle maritimité.**

- 8.1- La maritimité en question.
- 8.2- Effets de représentations en milieu portuaire.
- 8.3- Vers une banalisation des espaces portuaires réinvestis ?

## **Conclusion générale**

Références bibliographiques.

Table des figures.

Table des tableaux.

Table des photographies.

Table des matières.

Annexes.

## Introduction générale :

« Quand les friches portuaires sont l'avenir des villes » tel est le titre d'un article de J. Fournier, (2009). Ce titre d'article illustre à merveille la nouvelle tendance pour les villes portuaires. Partout dans le monde, la reconversion des waterfronts est en cours. En recréant des univers maritimes anciens, on redynamise des pans entiers des villes portuaires. L'objectif de cette thèse est de s'interroger sur ce phénomène qui, s'il n'est pas nouveau en terme historique, l'est en revanche par son caractère mondial croissant.

Les travaux exposés au cours de cette recherche, traitent donc du phénomène de reconversion portuaire à différentes échelles. Quelles notions, quels mécanismes, quelles subtilités se cachent sous cette notion de reconversion portuaire ?

### a) **L'origine du projet de thèse**

Ce travail constitue un prolongement des recherches effectuées en DEA. L'objectif de cette première étude était d'étudier l'une des solutions envisageable pour créer de la capacité d'accueil de plaisance. Notre mémoire de DEA a ainsi porté sur : « *la reconversion des ports traditionnels à la plaisance. Etude appliquée à la Basse Normandie, en 2004.* » L'objectif était de saisir les caractéristiques des sites ayant déjà été réhabilités pour la plaisance. La réhabilitation était effective à partir du moment où un bassin ayant abrité de la pêche, du commerce ou des fonctions militaires, était aujourd'hui dédié à la plaisance. L'objectif premier était de dresser un constat de la reconversion portuaire en Basse-Normandie, puis de comprendre pourquoi et comment ces bassins étaient devenus des bassins de plaisance.

La place du port de plaisance au sein des villes, son image auprès des habitants et des touristes ont également été traitées au cours de cette étude. Ainsi, suite à l'étude de terrain, nous avons mis en place une typologie qui distinguait :

- les ports réhabilités liés à leurs communes, qui leur apportent un dynamisme certain, une image positive mais qui ne constituent pas le lieu central de la commune, par excellence, l'influence du port étant alors relative.
- Les ports peu intégrés à la ville, qui ne constituent pas des équipements phares de la commune.
- Les ports patrimoines : symbole de la localité, point central de la commune, pôle d'animation.

Suite à ce constat, ciblé sur une région, nous avons eu envie d'aller plus loin. Si cette solution semblait présenter des avantages indéniables, des mises en garde se profilaient également. De plus, ces reconversions réalisées facilement dans les années 1970 – 1980 semblaient bien plus difficiles à mettre en œuvre aujourd'hui. Quelle était la politique de l'Etat vis-à-vis de ces questions ? Les exemples étrangers abondants ne pouvaient-ils pas nourrir des pistes de réflexions intéressantes ? De plus, il semblait pertinent d'aborder les reconversions qui dépassaient le cadre de la plaisance.

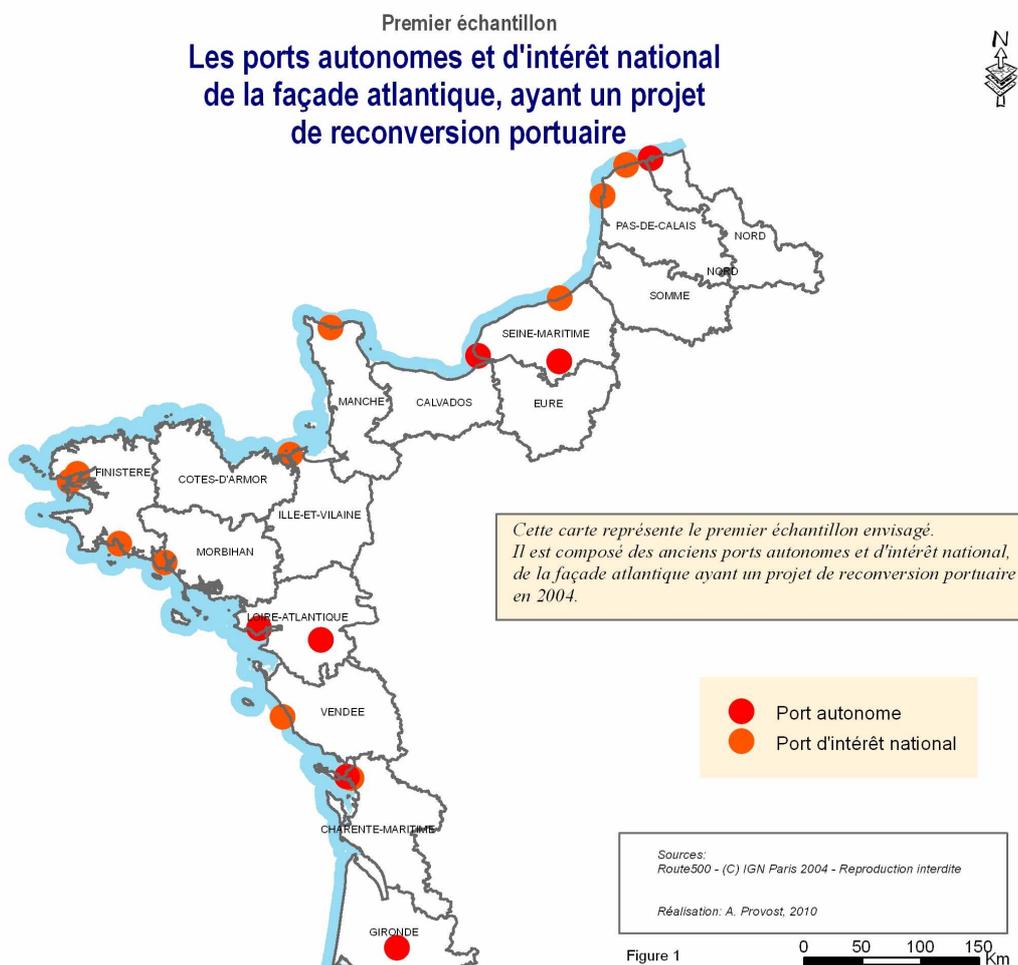
En définitive, cette première recherche avait soulevé, autant de questions, si ce n'est plus que de réponses apportées. La présente étude a donc pour objectif d'étendre géographiquement la recherche pour préciser le phénomène de reconversion portuaire.

## b) **Le cadre géographique**

Le phénomène de reconversion portuaire est aujourd'hui mondial. Il a donc été nécessaire d'élargir notre étude depuis la Basse-Normandie. La diversité pressentie du phénomène étudié nous a conduit à réaliser une étude de cas. Si nous ne pouvions voyager à l'étranger qu'à partir de la littérature existante, nous pouvions en revanche concevoir un échantillon le plus représentatif possible, à l'échelon français. Dès le début de la recherche, nous avons décidé de travailler sur la façade atlantique en raison de notre attachement au laboratoire Géolittomer, situé à Nantes.

Si le terrain d'investigation de l'UMR n'est pas limité au Grand Ouest, il constitue tout de même un secteur souvent privilégié, en raison de sa richesse et de sa grande diversité. Précisons que nous incluons la Manche à la façade Atlantique.

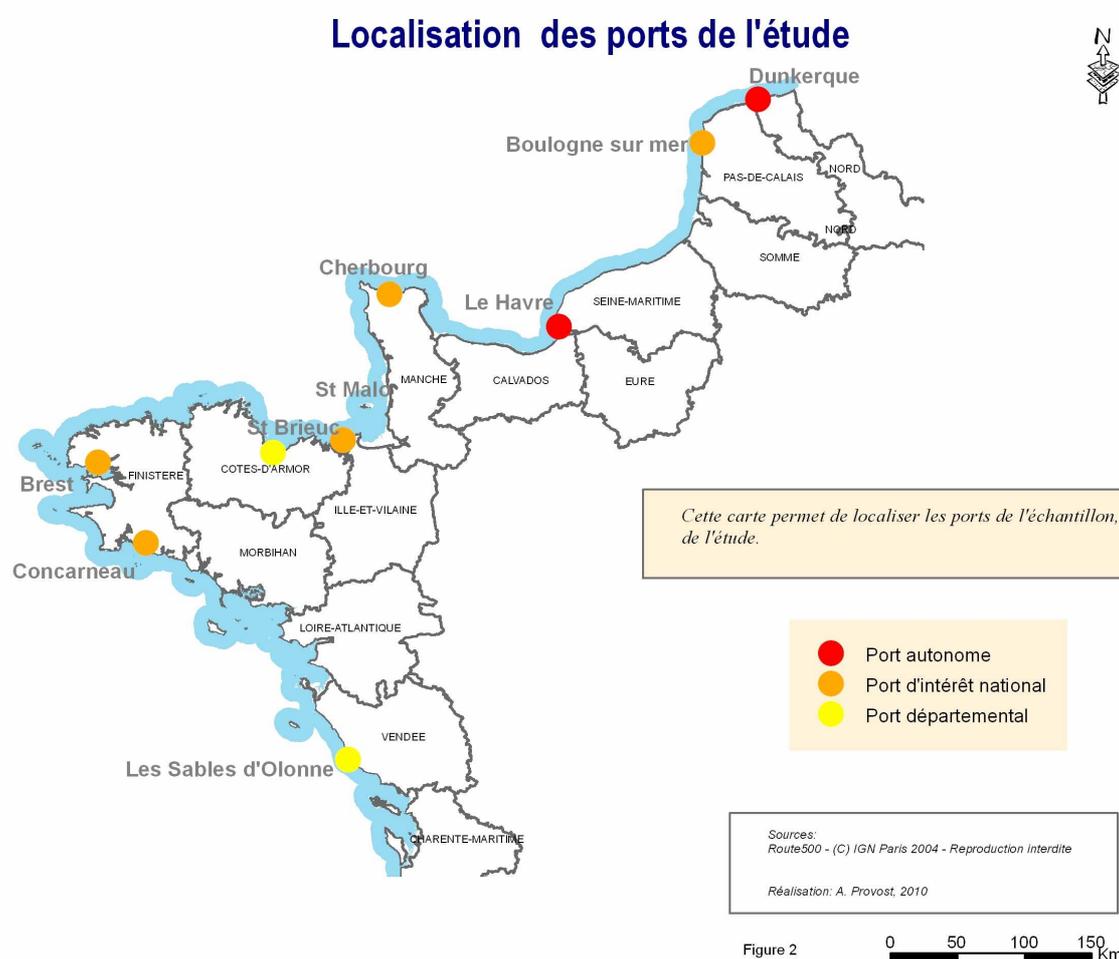
Le nombre de ports présents en Manche et Atlantique nous laissait entrevoir une certaine diversité dans les formes de reconversions portuaires et les situations rencontrées. Malheureusement, nous savions que nous ne pourrions mener une étude de terrain sur tous ces ports, il fallait donc à nouveau cibler notre étude. Le statut du port a donc été choisi a priori, comme critère de sélection. Nous avons décidé d'étudier les reconversions portuaires dans les ports autonomes (nouvellement promus au titre de Grands Ports Maritimes par la loi du 04 juillet 2008) et les ports anciennement d'intérêt national (janvier 2007). Ce choix nous a paru cohérent dans la mesure où ces ports influents allaient connaître d'importants bouleversements. Par ailleurs, la taille des villes abritant ces ports était telle que les projets d'aménagement ville - port étaient souvent au cœur des préoccupations des élus. Dix-huit ports, de Dunkerque à Bayonne, étaient alors concernés par notre étude, représentés sur la figure 1.



Ce postulat de départ fut cependant rapidement remis en cause. En effet, à la lecture de plusieurs articles et en constituant une base de données pour Odit France, nous nous sommes rendus compte que certains projets envisagés dans des ports départementaux étaient fort intéressants. La taille des villes et le statut du port semblaient créer des spécificités dans les projets de reconversion.

Ayant de plus choisi de mener une analyse multi scalaire, nous ne pouvions, après réflexion, faire l'impasse sur ces plus petits ports.

De même, les projets dans les ex ports autonomes et anciennement d'intérêt national semblaient présenter des similitudes importantes. Une étude exhaustive de ces ports nous aurait sans doute conduit à un certain nombre de répétitions. Les ports non étudiés directement auraient donc valeur d'exemple appuyant ou non, les analyses des études de cas. Neufs sites, représentés sur la figure 2 ont finalement été sélectionnés. Nous détaillerons la méthode employée au cours du chapitre deux.



### c) Historique des recherches sur le sujet.

La thématique de la plaisance n'a été que peu abordée par les géographes. Quels sont les héritages disponibles ? Comme l'indique N. Bernard dans son ouvrage de 2006, *Le nautisme, acteurs, pratiques et territoires* ; « c'est essentiellement à partir des années 1970 que les sciences sociales se sont intéressées aux pratiques et aux équipements de sports et de loisirs ; R. Thomas et J. Defrance pour la sociologie, G. Cazes et J.-P. Augustin pour la géographie. »

La première thèse de géographie portant sur la plaisance est celle de B. Viéville sur *les ports de plaisance de la Côte d'Azur*. Soutenue en 1972, cette thèse traduit « une certaine précocité des travaux » N. Bernard (op cité). Elles soulignent, si besoin en était, les interrogations qu'a suscitées dès le départ la construction de structures lourdes dédiées à la plaisance. La thèse de G. Pagès (*La navigation de plaisance dans l'aménagement touristique du Languedoc Roussillon*), vient confirmer cette hypothèse.

D'autres thèses universitaires en géographie sont venues compléter ces travaux précurseurs :

- celle de J.-C. Fichou : *La carte marine, principes d'élaboration d'une future carte de la plaisance* (1987),
- celle de N. Bernard : *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien* (1993),
- celle de J. Lagéiste : *Les ports de plaisance en Bretagne : protagoniste du développement touristique* (1994),
- celle de C. Clerc-Giraud : *Les ports de plaisance sur le littoral de la Provence-Côte d'Azur* (1999),
- celle de D. Retière : *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire* (2003),
- et enfin celle d'Ingrid Peuziat : *Plaisance et Environnement : pratiques, représentations et impacts de la fréquentation nautique de loisir dans les espaces insulaires. Le cas de l'archipel de Glénan (France)* (2005).

Comme l'indique N. Bernard (op cité), d'autres thèses, en géographie, ethnologie et économie sont actuellement en préparation sur des problématiques liées au nautisme. On observe que la plupart de ces travaux portent sur la manifestation la plus « lourde » du nautisme : la plaisance et les ports de plaisance. Ceci s'explique par le poids économique et social de la navigation de plaisance, par rapport aux autres pratiques nautiques qui ne mobilisent pas tant d'acteurs, d'investissements et d'équipements. »

Notre travail s'intéresse lui aussi à la plaisance et aux ports de plaisance mais sous un angle d'approche différent. Il s'agit ainsi de détailler une des solutions alternatives à la construction de nouveaux ports de plaisance, la reconversion portuaire. Si cette solution a été plusieurs fois abordée, aucun ouvrage ne propose de vue d'ensemble de cette pratique. C'est l'ambition de ce travail de doctorat.

Vis-à-vis des travaux réalisés par les services de l'Etat, comment ce travail se positionne-t-il ?

Le rapport de Gérard d'Aboville; *Nautisme et réhabilitation des friches portuaires*, de 1996, avait pour objectif de dresser un inventaire « des friches portuaires susceptibles d'être réaménagées rapidement au profit de la plaisance », tout en définissant « les obstacles de nature juridique, administrative ou financière, susceptibles d'obérer le réaménagement de ces friches ». (B. Pons, 1996). Les modalités d'action à mettre en œuvre se devaient également d'être proposées.

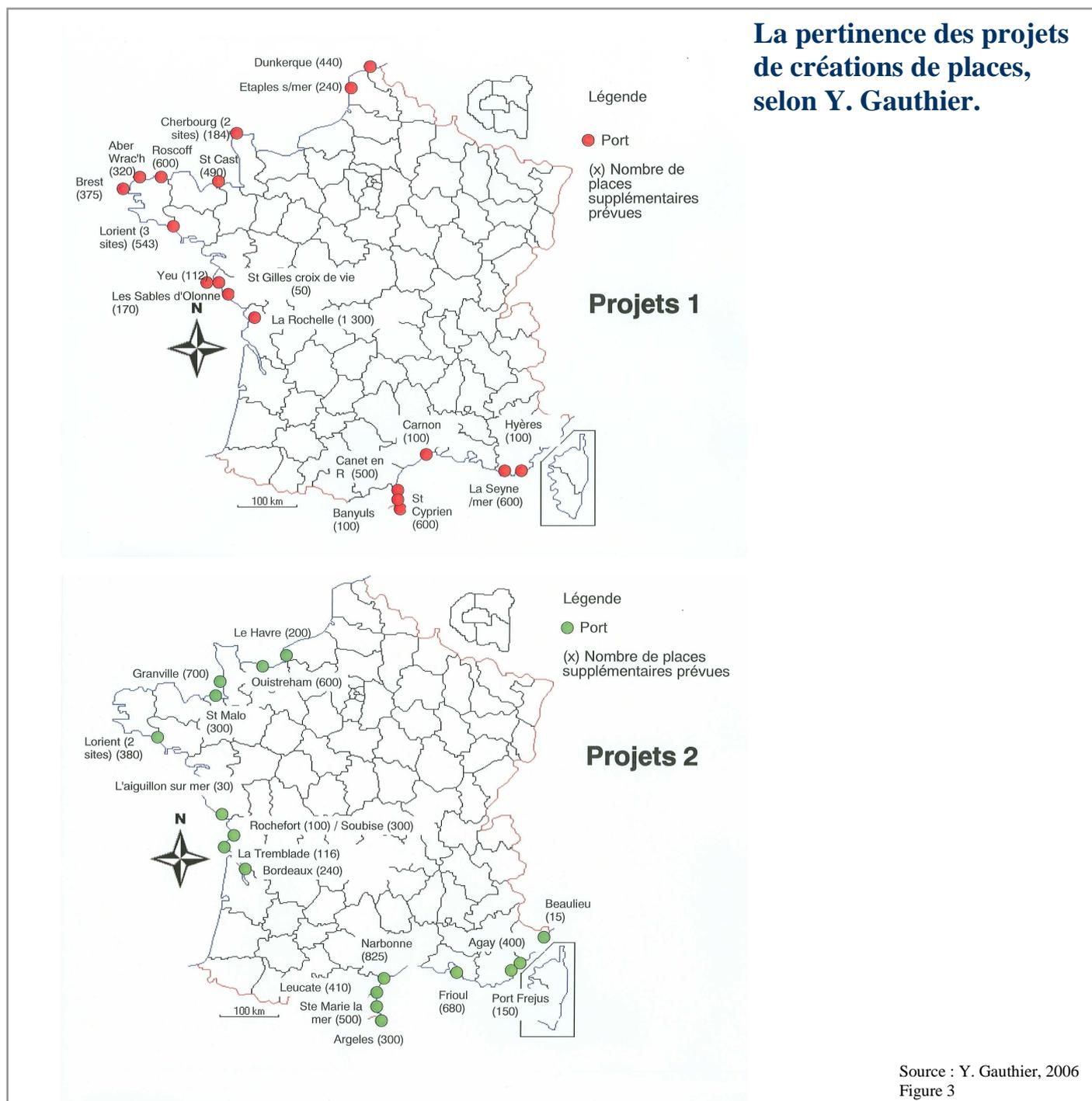
Les conclusions de ce rapport ont servi de socle au rapport d'Yves Gauthier : « *Le développement des ports de plaisance* » (2006). Ce travail présente de façon synthétique les projets de création de places pour les bateaux de plaisance. Ceux-ci sont évalués de la façon suivante :

1 = Projets très pertinents ayant fait l'objet d'études techniques et pour lesquels les procédures sont engagées sans que des obstacles majeurs semblent pouvoir compromettre le projet ; (figure3)

2 = Projets pertinents mais pour lesquels les études sont moins avancées ou qui soulèvent des problèmes (environnement, financement) susceptibles de retarder leur réalisation ; (figure3)

3 = Projets encore au stade des études de faisabilité ou soulevant des difficultés majeures. (Gauthier, 2006 op cité)

## La pertinence des projets de créations de places, selon Y. Gauthier.



Notons que ce rapport est synthétisé sous forme de tableau et que certaines reconversions sont qualifiées de « création. » comme le Port du Château à Brest.

Le rapport de G. D'Aboville a également servi de socle au guide Codcap, (juin 2008) « *Reconversion des bassins portuaires délaissés pour la plaisance* », auquel nous avons participé.

L'objectif principal de ce document consistait à établir un état des lieux des principaux sites portuaires français concernés par une reconversion potentielle, engagée ou non. Il s'agissait d'analyser plusieurs sites types pour mettre en exergue les différents paramètres qui conditionnent la réussite ou à l'inverse les points d'écueils d'une reconversion portuaire. Suite à cette analyse, des propositions ou recommandations devaient être présentées.

Cette étude, que nous avons réalisée parallèlement à notre travail de thèse, sera nécessairement reprise au cours de cette recherche. Cependant, les objectifs des deux études sont différents, de même que le temps imparti pour chacune d'entre elles.

Notre travail de thèse, plus long et sans parti pris sur la faisabilité ou l'opportunité des projets car universitaire, nous permettra de compléter l'étude CODCAP qui est à proprement parler un guide à destination des porteurs de projets, l'objectif étant de créer de la capacité pour les bateaux de plaisance.

Si nous reprendrons bien sûr cet aspect pratique de la reconversion portuaire, nous étudierons également les reconversions, sans projets liés à la plaisance ou au nautisme. Nous souhaitons ainsi avoir un regard aussi global que possible sur la reconversion portuaire dans son ensemble, afin d'en comprendre les mécanismes et d'étudier en quoi elles modifient le rapport de la société à son environnement tant socialement que spatialement. A ce titre les travaux de M. Gravari-Barbas (1991, 1998) seront repris pour son analyse ancienne et poussée des waterfronts. Nous nous intéresserons également à ses thématiques d'étude plus récentes relatives au patrimoine. Afin de compléter cette analyse et pour affiner le côté « patrimoine maritime », les travaux de Françoise Péron seront évidemment pris en compte.

De plus afin de dépasser le cadre stricto sensu de la plaisance et de pénétrer le monde maritime en général, les travaux d'A. Vigarié, de J. Guillaume, de J. Charlier puis de J. Bird ou de J. Marcadon seront repris abondamment. Pour la pêche, les analyses de JP. Corlay viendront compléter le diagnostic. Concernant l'étude chrono-spatiale, nous nous appuyerons également sur les travaux de César Ducruet (2008) et notamment sur sa typologie mondiale des relations ville-port.

Enfin, les éclairages juridiques de R. Rézenthel (2007 – 2009) viendront à de nombreuses reprises appuyer nos réflexions.

Notre recherche s'appuie donc à la fois sur des rapports étatiques, des références bibliographiques géographiques et des études pluridisciplinaires. Cela nous amène à réfléchir au caractère géographique de notre étude.

### Un sujet géographique ?

D'après le Petit Larousse, 2004 : la géographie est une science qui a pour objet la description et l'explication de l'aspect actuel, naturel et humain, de la surface de la terre.

On distingue la géographie générale, qui étudie les phénomènes (population, production, commerce, etc.) à l'échelle mondiale de la géographie régionale, qui étudie un espace (région) bien déterminé. La géographie de la France est quant à elle définie comme suit :

« ensemble des caractères naturels et humains d'une région, d'un pays ».

Plus précisément, la géographie est la science de l'organisation actuelle de l'espace terrestre par l'homme. Elle s'intéresse aux problèmes de l'habitat et de la population (géographie humaine au sens strict), de la production, des services, des transports et des échanges (géographie économique). Dans sa recherche explicative, elle fait appel à plusieurs disciplines. L'étude des conditions offertes par le milieu naturel a recours à la géomorphologie, à la climatologie, à la biogéographie, à la pédologie (parfois regroupées sous l'expression de géographie physique), éventuellement à la géologie. Mais la compréhension de l'organisation de l'espace nécessite aussi l'apport de l'histoire, de la sociologie, de l'économie, de la démographie. Discipline de synthèse, la géographie apparaît ainsi au carrefour des sciences de la Terre et des sciences humaines.

A partir de cette définition, que peut-on dire de notre sujet sur la reconversion portuaire ?

En premier lieu, si la géographie s'intéresse aux pratiques des sociétés par rapport à leur environnement, il s'agit ici d'étudier l'évolution du rapport de la société, à la mer et au littoral, ce que Françoise Péron appelait déjà en 1996, « nouvelle maritimité ».

Le propos vise à réfléchir aux modes d'organisation de l'espace littoral à travers les problèmes environnementaux et fonciers auxquels s'ajoutent la pression humaine qui s'exerce sur ces territoires.

Suivant l'héritage de Paul Vidal de La Blache, nous nous demanderons comment l'homme répond aux contraintes de ce milieu littoral, dans un cadre que l'on peut définir comme « régional ». Nous étudierons non seulement les espaces de vie des sociétés, les « espaces pratiqués » par la société mais également les espaces vécus qui intègrent les effets des représentations. Nous suivrons ainsi l'héritage de la géographie de l'espace vécu, apparue dans les années 1970.

Nous nous intéresserons également à la production des espaces : comment, face au déclin des activités traditionnelles et à l'essor de la plaisance, la société aménage, structure et organise-t-elle son espace portuaire ?

Les interfaces multiples : terre et mer, nature et société, politique et réalisations seront abordés au travers de ce sujet, comme autant d'espaces imbriqués les uns dans les autres. Nous utiliserons alors les notions de géosystème, une géographie systémique tournée vers l'environnement. Découlant de la notion d'écosystème de Tansley, le géosystème est une approche intégrée et combinatoire. Le paysage est au centre de cette approche et traduit bien les différents systèmes présents :

- un système producteur : domaine abiotique, de l'homme et de la société,
- un système paysage : le filtre du subjectif,
- un système utilisateur : recherche, action et aménagement.

L'ambivalence du littoral, très attirant mais aussi très contraignant physiquement, doit en effet, de par les enjeux qui en résultent, être traitée de façon globale afin de proposer des solutions à la société. Le but étant de gérer les conflits d'usages, de minimiser la concurrence entre les différentes pratiques et de prévenir les risques. Ces domaines d'action et la mise en place de nouveaux modes de gouvernance sont au centre des problématiques géographiques.

Comme N. Bernard dans son ouvrage de 2006 (op cité) on peut également citer J.-M. Dewailly et E. Flament, pour qui les pratiques de loisirs constituent une donnée sociétale fondamentale, reflet de l'évolution de nos sociétés et modes de vie et un enjeu considérable. « Elles modifient les modes d'usage et les formes d'organisation des espaces, en même temps qu'elles travaillent de l'intérieur et transforment les sociétés d'accueil, (Dewailly et Flament op cité). Ou encore Jean Viard : «les usages des temps libres sont devenus, et vont devenir de plus en plus dans le futur, des organisateurs spatiaux et sociaux structurants ». (Viard,). « Le caractère incontournable du sport et des loisirs dans la société contemporaine a conduit en effet des chercheurs en sciences sociales à s'y intéresser davantage. » (N. Bernard, op cité)

Nous pouvons penser que l'étude spatiale de l'évolution du domaine côtier, des paysages, de l'environnement ainsi que des plaisanciers est au cœur de la recherche en géographie. Nous nous demanderons ainsi comment concilier préservation et aménagement du domaine littoral ?

Le poids économique, social et environnemental des reconversions portuaires, notamment par la navigation de plaisance, présente ainsi un intérêt scientifique qui s'inscrit pleinement dans le champ de notre discipline. Pour aborder cette question, nous utiliserons plusieurs domaines, de ce qui fait la géographie aujourd'hui, une discipline pluridisciplinaire qui s'interroge sur l'homme, l'être social et la nature pour maîtriser au mieux la relation homme – nature en proposant une éco – citoyenneté.

Cette thèse réalisée sous la direction de J. Guillaume et A. Miossec constitue également un travail d'équipe puisqu'il est réalisé au sein du laboratoire Géolittomer de l'Université de Nantes. Regroupé avec trois autres laboratoires, cet ensemble forme une UMR (Unité Mixte de Recherche) dénommée : « LETG : Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique ». Notre travail s'inscrit plus particulièrement dans la première des trois équipes qui composent cette UMR « Risques et conflits d'usage dans la dynamique des géosystèmes ».

Le programme de recherche de cette équipe 1 peut être ainsi libellé: « L'équipe risque et conflits d'usages » souhaite dépasser le schéma « classique » homme/impact/gestion tout comme la description monographique de situations localisées pour se focaliser sur l'analyse et sur la compréhension des mécanismes conduisant à des discontinuités ou des ruptures à l'interface nature/société. Elle s'appuie sur une démarche scientifique fondée sur des méthodes d'analyses et de compréhension des géosystèmes afin d'identifier la part respective de l'influence des changements sociaux et des dynamiques naturelles dans la variabilité des écosystèmes observée à diverses échelles (temps courts – temps longs : de l'instantanée à la période historique récente). Elle propose de concentrer son analyse sur les véritables révélateurs de la complexité, que sont les risques et les conflits qui leur sont souvent associés. » (Dossier de reconnaissance de l'UMR 2007).

Nous cherchons, dans le cadre de cette étude sur les reconversions portuaires, à connaître les dynamiques et les contraintes qui s'exercent sur le milieu littoral afin de comprendre comment la société réagit en créant ses propres territoires. Dans le cadre de la reconversion portuaire, il s'agit par exemple de situer les interfaces dans l'espace urbain et portuaire, de saisir les jeux d'acteurs pour pouvoir mieux appréhender les conflits d'usages et de proposer ainsi des mécanismes de régulation.

Il s'agit bien d'un sujet géographique correspondant aux thèmes de recherche du laboratoire et de l'UMR, le thème de cette thèse est également d'actualité.

### Un sujet d'actualité ?

Notre thème de recherche sur la reconversion portuaire est un sujet d'actualité à plusieurs égards. En effet, penser le monde de façon globale en cherchant à ne pas porter préjudice aux générations futures et aux ressources communes est une conception très récente. Sa déclinaison directe, en zone côtière, la Gestion Intégrée des Zones Côtières GIZC, qui cherche à associer l'ensemble des acteurs dans les problématiques d'aménagement de l'espace constitue un nouveau mode de gouvernance encore plus récent. Si l'actualité d'un phénomène ne constitue pas un intérêt scientifique en soi, cela y participe, du fait du peu d'études réalisées sur le sujet.

Ce sujet est également d'actualité, par le thème même de la recherche. Si de nombreux espaces littoraux sont concernés par les friches portuaires, la réflexion sur leur réaménagement, pensée de façon globale, est relativement récente en France. Il faut si l'on souhaite avoir un peu de recul, consulter des ouvrages étrangers, comme celui de A. Breen et de D. Righy paru dès 1975.

Créée en 1988, l'AIVP (Association Internationale Ville et Port) qui regroupe 170 membres sur cinq continents, plus de 1 000 villes portuaires représentées et un réseau international d'experts et de scientifiques, traduit bien l'intérêt croissant des villes portuaires aux problématiques de réaménagement. Une illustration facile à vérifier en cherchant sur un moteur de recherche, les thèmes :

- « Espaces portuaires délaissés et urbanisme », on obtient 1 860 documents trouvés.
- « Villes portuaires et aménagement du territoire » : 262 réponses.
- « Villes portuaires et environnement » : 372 réponses.

Cette association internationale, précurseur en matière de réaménagement portuaire et urbain, traduit bien le caractère récent du phénomène mais aussi son ampleur.

Comment ce phénomène récent se manifeste-t-il au niveau national?

Gérard d'Aboville, Président du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques (CSNPSN) s'est très tôt intéressé aux friches portuaires. Le CSNPSN a une vocation de conception, de coordination, de concertation et d'impulsion pour toutes les questions concernant la navigation de plaisance, les loisirs et les sports nautiques. Il émet dans le domaine de ses compétences, des propositions et recommandations qui sont transmises aux ministres concernés. C'est à ce titre que Bernard Pons, alors Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, a missionné Gérard D'Aboville en juillet 1995 pour conduire une étude intitulée : « *Nautisme et réhabilitation des friches portuaires* » (op cité). L'État commence donc à s'interroger sur ces problématiques dès 1995.

Parallèlement, la plaisance ne cesse de croître en France mais comme nous l'avons déjà évoqué, le temps n'est plus à la construction frénétique de structures dédiées à la plaisance. De plus, les besoins exacts en terme d'anneaux sont approximatifs et les solutions possibles peu étudiées. C'est la raison pour laquelle l'ANEL (Association Nationale des Elus du Littoral), Odit-France (Observation, Développement et Ingénierie Touristique), le CSNPSN (Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques), la FFPP (Fédération Française des Ports de Plaisance), la FIN (Fédération des Industries Nautiques) et enfin le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer se fédèrent pour créer le CODCAP (Comité pour le Développement des Capacités d'Accueil de la Plaisance). Ce comité est créé en 2003. Après avoir recueilli des données il s'est attaché à produire différentes études ou guides parmi lesquels :

- *la Valorisation touristique des ports de plaisance* (2002),
- *étude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine* (2003),
- *port à sec et parc à bateaux* (2004),
- *la Conduite de projets de développement de ports de plaisance* (2005),
- plus récemment (décembre 2007), *le financement des ports de plaisance et*
- *reconversion des bassins portuaires délaissés pour la plaisance* (op cité, 2008).

Stagiaire puis vacataire auprès du CODCAP, j'ai pu suivre les réunions du comité de pilotage du Codcap depuis 2003 et participer directement à l'élaboration de ce dernier ouvrage.

La mission confiée à Yves Gauthier en juillet 2006 (op cité) vient réaffirmer la position de l'Etat sur la question du développement de la plaisance et l'intérêt tout particulier qu'il porte aux reconversions des friches portuaires.

Si notre sujet est au cœur des problématiques géographiques, il est également très porteur. La question des reconversions est en effet largement plébiscitée par les services de l'Etat. L'appel à projets exemplaires lancé en décembre 2008, à l'occasion du Grenelle de la mer par Jean-Louis Borloo, puis relancé en 2010 par Dominique Bussereau confirme une fois encore cette tendance.

#### **d) Problématique et approches méthodologiques**

Afin de définir la problématique de cette étude, nous allons tout d'abord nous concentrer sur les hypothèses et les questions de recherche initiales, en utilisant un texte, rédigé au début du doctorat.

##### Les hypothèses et les questions de recherche initiales.

Quelles étaient les hypothèses et les questions de recherche initiales ?

Au début de ce travail de doctorat, nous avons envisagé que :

« Cette recherche s'inscrirait, dans le champ de la géographie littorale, puisque les ports de plaisance témoignent de la difficulté de mener de front une politique d'aménagement touristique, de valorisation du littoral et une protection affirmée de ces espaces fragiles. La limitation des équipements lourds et la concertation entre les différents acteurs, à laquelle participe la reconversion des anciennes structures portuaires, devraient permettre de progresser vers une gestion intégrée des espaces littoraux, dans le principe du développement durable.

Dès lors, comment créer des places de ports, sans densifier plus encore le domaine littoral ? Les requalifications portuaires constituent l'une des solutions envisageables.

Les intérêts sont multiples. En effet, les modifications à apporter aux bassins, afin d'accueillir la plaisance sont minimes et permettraient, si nécessité s'en faisait sentir, un retour aux anciennes activités. De plus lorsque les activités traditionnelles déclinent, conduisant à une moindre emprise spatiale ; la plaisance peut apporter à la collectivité territoriale affectée un complément d'activité intéressant. L'un des points forts de la thèse porte sur la notion de requalification, avec ce que cela implique pour les différents partenaires.

Il convient cependant de les prévoir et de les maîtriser, car si les requalifications modifient peu le bassin portuaire en lui-même, elles induisent en revanche de profondes modifications des espaces alentours. Les enjeux spatiaux et sociaux de ces mutations sont donc considérables. » (Provost, 2004)

Si ces hypothèses initiales posent les bases de cette recherche, il nous faut maintenant les compléter.

Ainsi, si la notion de système port ou même de système ville - port est évidente, sa complexité est telle qu'elle doit faire l'objet d'une étude approfondie. Après avoir identifié les facteurs à l'origine des reconversions, ceux qui permettent une reconversion réussie ou à l'inverse les causes de dysfonctionnements, il faudra également proposer des méthodes et outils qui viendront faciliter ce processus de reconversion. Il faudra ainsi intégrer un grand nombre de facteurs, des échelles géographiques différentes avec des projets contrastés et des enjeux multiples.

Les bouleversements engendrés par une reconversion peuvent entraîner des changements urbanistiques et socio-économiques majeurs qu'il convient de prendre en compte en développant plusieurs scénarios sur le long terme, voire sur le très long terme.

Une valorisation réussie du port ne pourra se faire qu'en intégrant tous les acteurs et ce dans un projet ville - port. Une approche multi disciplinaire et partagée est ainsi nécessaire tant la gestion des conflits est un gage de réussite. Certes rien n'est simple en la matière :

des montages juridiques, fonciers et réglementaires doivent être mis en place. Les interfaces sont si nombreux : interface ville - port avec lui-même, des interfaces économiques, techniques et environnementaux, nature – société, qu'il est difficile d'intervenir.

D'autre part, plus nous avons avancé dans ce travail de recherche, plus nous avons identifié des risques potentiels qui soulèvent là aussi, un certain nombre d'interrogations.

L'essor des activités nautiques exerce une pression élevée sur les espaces littoraux. Les conflits d'usages et la pression sur l'environnement sont exacerbés. La vitalité des industries nautiques et l'image très porteuse véhiculée par la plaisance, constituent des points positifs, à mettre en exergue mais, paradoxalement ils constituent aussi une menace. La valeur ajoutée générée par le nautisme : emplois directs et indirects, vitrine pour la ville peuvent amener les décideurs et les investisseurs privés à un certain nombre de dérives : volonté d'aller trop vite, sans prendre en compte toutes les composantes du système, absence de vision à long terme, réappropriation d'un projet réalisé ailleurs.

A partir de ces hypothèses, quelles sont les principales questions que souhaite poser cette étude ?

### Définition de la problématique.

Les principales questions scientifiques posées par cette étude sont les suivantes.

- quels sont les processus qui conduisent à mener des reconversions portuaires ?
- Comment se définit l'étude du système « reconversion portuaire », de ses composantes et de leurs interactions ?
- Comment caractériser la spatialisation des reconversions, l'imbrication des échelles géographiques, la diversité des formes spatiales engendrées ?
- Quels sont les risques liés aux reconversions portuaires, à l'interface nature - société ?
- Quels sont les outils à mettre en place pour aider les collectivités, les porteurs de projets, à connaître les mécanismes, permettant de mener à bien des reconversions de l'espace portuaire ?
- Comment nos méthodes et outils peuvent-ils apporter une aide significative à la connaissance et à la compréhension des mécanismes conduisant à des reconversions réussies ?
- Peut-on identifier des chaînes de relation qui permettraient d'éviter les conflits d'usages ?
- Quels sont les risques liés aux reconversions portuaires ?

Nous pouvons ici, citer la conclusion de l'ouvrage de N. Bernard « Le nautisme, comme l'ensemble des pratiques de loisirs, contribue à créer de nouveaux rapports au territoire et de nouveaux liens sociaux. Il génère des activités économiques en constante mutation, qui réclament de la part des professionnels du secteur de grandes facultés d'adaptation.

C'est aux chercheurs en sciences sociales d'accompagner ces évolutions, d'en estimer les potentialités, d'en mesurer les incidences et d'en infléchir éventuellement le cours afin de conduire à un développement harmonieux et maîtrisé des pratiques et de l'ensemble de la filière nautique. De cet engagement naîtront des activités offertes au plus grand nombre, stimulantes pour l'économie locale et respectueuse de l'environnement. » (Bernard, op cité)

### Approches méthodologiques

Nous avons choisi de faire appel à la méthode hypothético - déductive pour conduire notre recherche. Afin de vérifier nos hypothèses présentées dans le volet précédent, nous avons mis en place une méthodologie, basée sur plusieurs étapes, que nous allons ici détailler.

La première d'entre elles a consisté en un recueil et une analyse bibliographique. Notre travail de DEA a été repris et complété. Nous avons grâce à ces lectures, pu recenser, au moins en partie, les ports susceptibles de mener une reconversion portuaire. Notre stage chez Odit France a complété ce travail de recensement. L'objectif consistait, en effet, à établir une base de données recensant la capacité portuaire de plaisance en France.

Cette base de données nous a permis de centraliser dans un document l'ensemble des mouillages, ports, ports à sec et les différents projets envisagés permettant de créer de nouvelles places.

La méthode qui a suivi la constitution de cette base de données est un peu particulière puisqu'elle coïncide pour nous, avec le début de l'étude CODCAP : « *Reconversion portuaire pour la plaisance* ». Sous contrat avec le CETE (Centre d'Etude Technique de l'Equipement) de l'Ouest, nous étions chargés, en temps que vacataire, de réaliser avec Pierre Yves Quantin ce guide pour le Codcap.

Nous avons donc travaillé avec un comité de pilotage, validant nos propositions de méthodes. Cette méthode de travail fut particulièrement riche, puisque le comité de pilotage regroupait tous les experts de la plaisance française. Les nombreux contacts de chacun ont, par la suite, facilité notre accueil dans les différents ports à étudier.

A la suite de la première phase de notre travail, il était plus facile de localiser les éventuelles reconversions portuaires et cela nous a permis de mener un certain nombre d'entretiens téléphoniques. Les résultats de ces entretiens ont été saisis dans une fiche de données, par port (chapitre 2). La première ligne sous forme de tableau reprend quelques éléments de la base de données : le nom du port, son statut, son propriétaire, sa fonction principale, le nombre de places pour les bateaux de plaisance, l'existence d'un projet de reconversion portuaire, un contact et ses coordonnées. Suit, une série de questions permettant de qualifier les projets de reconversion portuaire.

Les résultats de cette série d'entretiens téléphoniques ont été synthétisés sous forme de grilles puis de cartes. Une carte de localisation des projets de reconversion et une seconde carte qui qualifie les projets selon leur nature (chapitre 2).

S'agit-il - de reconversions mixtes : une partie urbaine et une partie dédiée à la plaisance,

- d'une reconversion uniquement liée à la plaisance,
- d'une reconversion à usage urbain ou enfin, s'agit-il
- d'une ville qui ne comporte pas ce type de projets.

Ces cartes visibles dans le point suivant de l'étude montre, si besoin en était, l'importance du phénomène sur le littoral métropolitain. Seuls quatre ports n'avaient à l'époque, pas déclaré de projet de reconversion.

Nous verrons par la suite que quelques uns des porteurs de projets ne nous avaient, en outre, pas tout dévoilé.

A partir de ce constat, nous avons dû faire un choix parmi tous ces sites. En effet, si nous souhaitions évidemment réaliser une étude de terrain, nous ne pouvions la réaliser sur l'ensemble de ces ports.

Quels critères de sélection avons-nous pris en compte ?

C'est l'objet du chapitre 2 de l'étude : « le cadre géographique : de l'ensemble des ports à un échantillon ». Nous n'allons donc pas ici rentrer dans les détails mais simplement donner les bases méthodologiques de cette sélection.

Afin de choisir les sites portuaires que nous allions étudier, nous avons croisé dans une grille un certain nombre de critères tels que : la façade maritime, le statut du port, la fonction principale du port (pêche, commerce, marine militaire), le type de reconversion envisagée (mixte, urbaine ou dédiée à la plaisance) et enfin le degré d'avancement des travaux.

Après avoir déterminé les ports choisis pour l'étude de cas, nous avons mené une campagne de terrain de septembre 2006 à mars 2007. L'objectif de cette campagne de terrain consistait à recueillir un certain nombre de données par site afin de pouvoir mener par la suite une analyse systémique et spatiale des sites reconvertis.

Nous avons ainsi, tout d'abord mené une analyse paysagère, couplée à une analyse historique. Nous avons ensuite réalisé des entretiens avec les acteurs pouvant nous présenter les projets de reconversion portuaire. L'objectif était évidemment de rencontrer plusieurs acteurs ayant des visions contrastées, afin de nous faire une idée, la plus objective possible des contextes locaux. Ces entretiens ont tous été réalisés selon une grille d'entretien commune. Cette démarche multi scalaire, réalisée dans différents sites portuaires, avait pour but de comprendre les effets induits d'une reconversion portuaire sur l'espace littoral : portuaire et urbain. L'analyse historique était importante, surtout pour les projets déjà réalisés puisqu'elle nous permettait, grâce à une échelle temporelle, de voir les effets de continuité, de rupture et de représentation, au sein des espaces portuaires.

Suite à ce travail de terrain et d'analyse, nous avons choisi de présenter les résultats par site portuaire, sous forme de fiches de synthèse (annexe).

Ces fiches de synthèse nous ont permis de centraliser en un document, la situation particulière de chaque port. Nous avons pu par la suite mener un travail d'analyse qui nous a conduit à identifier un certain nombre de conflits, de difficultés et de problèmes rencontrés, dans des domaines aussi divers que variés. Les solutions adoptées au niveau local ont également fait l'objet d'une analyse : ces solutions particulières peuvent-elles être mises en place dans d'autres sites ?

L'analyse des sites étudiés dans le détail, sera explicitée en seconde partie.

L'issue de cette analyse consistait à mettre en place une méthode d'aide à la décision. Les outils et méthodes proposés ayant pour objectif de bien comprendre chaque situation portuaire, chaque conflit potentiel afin justement de les prévenir et si possible de les éviter. Pour cela un diagnostic complet des points d'écueils et de réussite a été effectué. Une proposition de protocole, les intégrant, a ensuite été établie tant au niveau juridique, financier que du pilotage. Nous détaillerons ces points en seconde partie. Notons ici que le travail basé sur les échanges du Comité de pilotage Codcap a été extrêmement utile puisque des experts spécialisés dans chaque domaine nous ont éclairé judicieusement sur un certain nombre de textes et de subtilités juridiques et financières. Plus généralement, nous pouvons affirmer que le fait de travailler en collaboration avec le CODCAP, de participer à l'élaboration du guide : « *La conduite de projets de développement de ports de plaisance* » ainsi qu'à l'étude actuelle sur la reconversion des ports traditionnels, a bien entendu, été très profitable pour notre travail de thèse. Le fait de travailler en équipe avec l'ensemble des professionnels concernés de près ou de loin par la plaisance et le nautisme, la mise à disposition de moyens financiers et matériels nous a permis d'avancer bien plus rapidement et de manière plus efficace que seule.

Malgré tout, les étapes suivantes de notre méthodologie ont consisté à s'éloigner du guide CODCAP en reprenant notre objectif scientifique. Ce guide est un formidable outil au sein de notre thèse, véritable révélateur des enjeux et modes opératoires de la filière nautique française mais comme cela a été signalé, il ne répond pas aux mêmes objectifs qu'un travail scientifique de nature doctorale.

Comment dépasser cet outil précieux, en vue de notre analyse ? Afin de prendre un peu de recul, nous avons décidé de travailler par SIG (Système d'Information Géographique) afin de visualiser la transformation des sites portuaires au sein de l'espace littoral. Nous nous sommes servis du SIG littoral communal mis en place par les services de l'Etat.

Afin de bien visualiser les évolutions de l'espace portuaire, il nous a en effet, semblé intéressant de travailler avec un SIG, cet outil ayant l'avantage de proposer un référentiel d'occupation du sol permettant de mesurer une évolution spatiale.

L'idée de départ était de tenter de visualiser, à l'aide de cet outil, les évolutions de l'espace portuaire au cours de la période allant de 1960 à aujourd'hui, la date de 1960 étant largement reconnue comme le point de départ de la plaisance de masse.

Des tentatives de comparaison de l'occupation du sol dans les waterfronts existent déjà. On peut citer les travaux de Mac Calla (1979) ou encore *l'atlas des relations ville-port de La Rochelle* (Donnefort et al, 1992).

Se plaçant dans la continuité de ces recherches, nous avons choisi, pour notre part, de nous placer dans une problématique d'acteurs qui à priori n'a pas été réellement abordée.

L'espace d'étude est également peu traité dans les recherches spatiales portuaires existantes, puisque nous avons décidé de nous intéresser plus particulièrement à l'interface ville - port. Comment délimiter cet espace ? C'est l'une des premières questions à laquelle nous avons dû répondre. En effet, comment définir un périmètre d'étude, commun à nos neuf sites portuaires sachant qu'il existe des différences de taille et d'emprises portuaires notables selon les cas ?

La question des données s'est ensuite posée ? Quelles données étaient disponibles pour la période 1960 – 2006 ?

Enfin, sur quelle méthode et quel logiciel pouvions-nous nous appuyer pour répondre à ces questions de recherche ? Toutes les réponses à ces questions seront développées au chapitre 2.

Dernier point, à l'aide d'un modèle, nous tenterons de visualiser les équipements et façons d'aménager les sites portuaires délaissés par les activités traditionnelles. Le but consiste à prévenir ou non d'une certaine banalisation de ces espaces.

Notre méthodologie fait appel à un champ assez vaste d'outils et méthodes, représentatifs finalement de notre discipline entre science humaine et science exacte.

### e) Organisation de l'ouvrage

Le plan que nous avons adopté obéit à une logique partant du général pour affiner au particulier. Il s'organise en trois parties.

Une première partie analyse ainsi le phénomène général de reconversion portuaire. On part de tous les ports et du phénomène global. Quelles sont les causes de cette tendance ? Quelles propositions la société peut-elle émettre face aux évolutions que connaissent actuellement les ports ? Une même réponse est-elle cohérente ?

Cette dernière question nous conduit au chapitre deux. Celui-ci filtre plusieurs éléments nous permettant d'arriver à un échantillonnage : celui des études de cas. Nous détaillerons au cours de ce chapitre les différents tamis utilisés pour nous conduire à cet échantillon.

La deuxième partie est basée sur l'analyse des études de cas. Centrée sur elle-même, elle nous permettra d'affiner la notion de reconversion portuaire, pour en comprendre les mécanismes précis. Nous verrons ainsi que face à un constat commun, les réponses apportées peuvent être multiples. Nous aborderons également les difficultés nombreuses auxquelles doivent s'attendre tous les porteurs de projets se lançant dans une telle aventure. L'analyse des mécanismes conduisant aux conflits et aux difficultés rencontrées permettra de proposer au chapitre cinq, une méthode d'aide à la décision pour les porteurs de projets. Décomposée par thème à risque, cette méthode proposera une trame permettant de limiter les points d'écueils à éviter et par opposition les étapes obligatoires pour avancer dans de bonnes conditions.

Le chapitre six, en guise d'introduction à la troisième partie, proposera une synthèse visuelle des évolutions spatiales, à travers les neuf études de cas. A partir d'une tentative de comparaison de l'occupation du sol entre 1977 et 2006, nous déboucheons sur une carte d'évolution des emprises portuaires. Celle-ci nous permettra ensuite de montrer le niveau d'inter relation des espaces à l'interface ville – port. Nous verrons ainsi quelles sont les caractéristiques du lien ville – port réinventé.

Nous poursuivrons cette réflexion au cours du chapitre sept, dans lequel nous nous interrogerons sur le port en tant que nouvel élément urbain. Quelle est la place du port au sein des tendances urbaines actuelles. Comment le port s'inscrit-il au sein de ce nouveau rapport au territoire ?

Enfin, le dernier chapitre, le chapitre huit tentera de montrer l'influence de ce que l'on pourrait appeler la « nouvelle maritimité » tant sur la géographie sociale, économique qu'environnementale. Nous analyserons ce phénomène en insistant sur les effets de représentation en milieu portuaire et les risques que cela peut comporter.



## Première partie

---

### **Les ports face au phénomène de reconversion portuaire**

Chapitre 1 : Le monde maritime en mutation.

Chapitre 2 : Définition de l'objet d'étude.



## Introduction de la première partie

Du latin « portus » : passage, asile, le mot port désigne aujourd'hui un abri naturel ou artificiel aménagé sur une côte pour recevoir et protéger les navires, et installé de manière à ce qu'ils puissent opérer leur chargement et leur déchargement. (A. Rey, 2005)

Cette définition traduit bien la polysémie du terme port. Chacun a dans son imaginaire une vision différente de ce qu'est un port. Les différentes fonctions qu'il remplit : pêche, militaire, commerce ainsi que les statuts viennent ajouter une confusion supplémentaire. JM Bécet et R Rezenthel distinguent dans leur *dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral* le port, du port maritime autonome, du port communal, du port départemental, du port fluvial, du port franc, du port d'intérêt majeur en cas de crise, du port d'intérêt national, du port de plaisance, du port refuge, du port régional et enfin, du port sûr.

Il faut ajouter à cela le caractère très ancien de l'abri portuaire. L'évolution des sociétés a en effet conduit le port à évoluer au cours du temps. Le Pirée n'a plus grand chose à voir avec les gigantesques terminaux à conteneurs de Rotterdam ou du Havre. Sans aller si loin et, à une échelle plus courte, les ports et leurs usages ont considérablement évolué depuis quelques décennies. Le port est ainsi un très bon révélateur des besoins d'une société à un moment donné de son histoire.

### Une multitude de ports



Photos : A Provost 2006  
Photographies n°1

Le terme de reconversion doit lui aussi être précisé. La reconversion est définie comme tels : « conversion, transformation qui rétablit l'état primitif (d'une organisation transformée). La reconversion d'une usine d'armement en fabrique d'outillage est citée en exemple. On parle de reconversion économique, technique, politique en tant qu'adaptation à des conditions économiques, techniques, politiques nouvelles. » (A. Rey, op cité). En revanche la reconversion portuaire n'est pas évoquée.

L'objet de cette première partie est tout d'abord d'analyser le phénomène de reconversion portuaire, d'en distinguer les causes et de voir quelles sont les propositions que la société peut faire face aux évolutions que connaissent actuellement les ports.

En second lieu, nous définirons notre objet d'étude. Quelles sont les hypothèses de ce travail ? Quelle est sa problématique ? Comment la recherche est-elle spatialement traitée ? Le chapitre deux abordera également les questions de méthodologie. Quels sont les points d'ancrages méthodologiques de ce sujet ? Quelle est notre approche par rapport à ces fondements bibliographiques ? Comment la recherche va-t-elle être conduite ? Quelle est la problématique de l'étude ? Ces diverses interrogations soulevées permettront d'explicitier les modalités de construction de l'objet géographique ayant pour but la compréhension de la relation ville – port.

# Chapitre 1 : Le monde maritime en mutation

## 1.1- Le déclin des activités maritimes traditionnelles

1.1.1- Le bouleversement des pratiques maritimes traditionnelles...

1.1.2- ...pour répondre à de nouveaux et multiples enjeux.

1.1.3- Conséquences spatiales de cette évolution portuaire.

## 1.2- L'explosion de la plaisance

1.2.1- Naissance de la plaisance mondiale et française.

1.2.2- L'engouement pour cette pratique de loisirs.

1.2.3- Un problème : où stocker les bateaux ?

## 1.3- Une proposition : la reconversion portuaire

1.3.1- Des quartiers portuaires délaissés.

1.3.2- Comment répondre au manque de places pour les bateaux de plaisance ?

1.3.3- Comment concilier réaménagement urbain et portuaire et créer en même temps de la capacité d'accueil pour la plaisance ?

## 1.1- Le déclin des activités maritimes traditionnelles.

### Introduction :

Les nouvelles dynamiques à l'œuvre sur l'ensemble des littoraux français, ont transformé profondément les territoires et modifié considérablement le rôle et la place qu'ils occupaient au sein de l'espace et de la société. Les pratiques traditionnelles du port ( la pêche, le commerce et la marine nationale) ont profondément évolué et connu des bouleversements importants. Ces activités sont aujourd'hui en crise : « Qu'elles soient de pêche (Boulogne, Douarnenez...), de commerce (Le Havre, Marseille...), de défense (Brest, Toulon...) ces activités indiscutablement maritimes animaient jour et nuit la vie économique et sociale des villes portuaires ». (Cabantous, A. Lespagnol, A. Péron, F. 2005)

Après avoir constaté ces évolutions, nous tenterons d'en comprendre les raisons et d'observer les conséquences spatiales de ces bouleversements sociétaux et économiques.

### 1.1.1- Le bouleversement des pratiques maritimes traditionnelles...

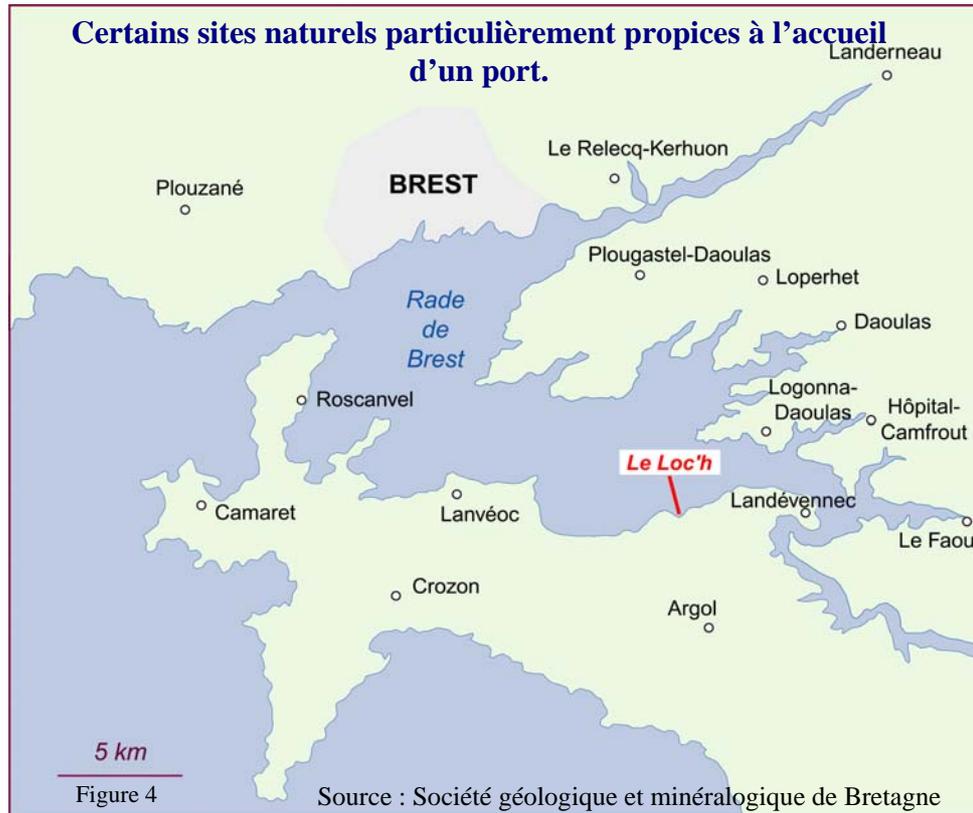
Les ports ont été construits pour répondre à des objectifs bien précis : pouvoir disposer d'espace pour les bateaux, charger et décharger facilement des marchandises et enfin, être à l'abri. Cette notion d'abri était alors primordiale pour l'installation d'un port, les contraintes naturelles déterminaient le choix du site.

C'est pourquoi les ports de commerce comme les ports de pêche ont été construits dans des rades : Landerneau par exemple. (Figure 4, page suivante).

La houle est également un élément déterminant, pour construire un port. Il est nécessaire, aujourd'hui encore de prendre en compte les sur-cotes de tempêtes. Les jetées sont donc constitutives de l'histoire des ports. Plus le port s'agrandit, plus on crée de jetées.

La marée constitue également une contrainte naturelle forte, surtout sur la façade atlantique et en Manche. Les mascarets engendrés par la marée dans les estuaires ont longtemps été un problème pour les navires. Il a fallu artificialiser les berges pour limiter cette vague. Les conditions de navigation dans les estuaires peuvent également être rendues délicates par le bouchon vaseux.

Les ports militaires ont été édifiés selon les mêmes principes, avec en plus une volonté de discrétion accrue et de protection. C'est pourquoi ces ports sont souvent situés en fond de rade. Le site de la Penfeld, à Brest, a été choisi sous Louis XIII comme base navale et port militaire de l'Atlantique. Ce site est particulièrement encaissé et le Goulet de Brest constitue une première défense naturelle (figure 4).



De plus, sur le plan nautique, la Penfeld est protégée des vents de Sud Ouest (vents dominants).

Lorsque ces abris naturels n'existaient pas, on a d'abord édifié des forts (St Malo), puis des rades artificielles. (Cherbourg)

Au cours des siècles, les ports se sont adaptés aux évolutions technologiques et sociales. Ils ont ainsi été amenés à répondre à de nouveaux enjeux et de nouveaux besoins pour être réactifs face à un commerce ou à des conflits de plus en plus internationaux. André Vigarié dans son ouvrage de 1979, *Port de commerce et vie littorale*, décomposait ainsi « la lente maturation du port : passant du mouillage au gué limitant la remontée fluviale des navires, du havre naturel progressivement équipé jusqu'à fournir le paysage construit actuel des chenaux, bassins, plans d'eau, superstructures, etc. »

Les activités maritimes ont ainsi été profondément bouleversées depuis quelques décennies et nous allons détailler à présent ces évolutions.

### 1.1.2- pour répondre à de nouveaux enjeux multiples.

Pourquoi de tels bouleversements dans les activités maritimes traditionnelles ? Une présentation par secteur d'activités : pêche, marine marchande et marine militaire, nous permettra d'apprécier la diversité des situations. Nous nous placerons pour ce faire à trois niveaux d'échelles : mondiale, européenne et atlantique.

#### La pêche

Comment poser la question de l'étude des pêches en géographie ?

Selon JP Corlay (1995), le système pêche intègre à la fois : (figure 5)

- des éléments biologiques (production de biomasse, notions de distribution des espèces, de dynamique des populations de poissons, c'est-à-dire l'évolution des recrues, des immatures et des géniteurs),
- des éléments techniques (moyens à terre et en mer, la définition des modalités de l'exploitation),
- des éléments économiques (financiers, structures des armements, partenaires commerciaux, vocation et destination des captures),
- des éléments sociaux (producteurs, consommateurs),
- des éléments culturels (pratiques alimentaires, voire religieuses, attitude face à la mer),
- des éléments juridiques (règlements divers).

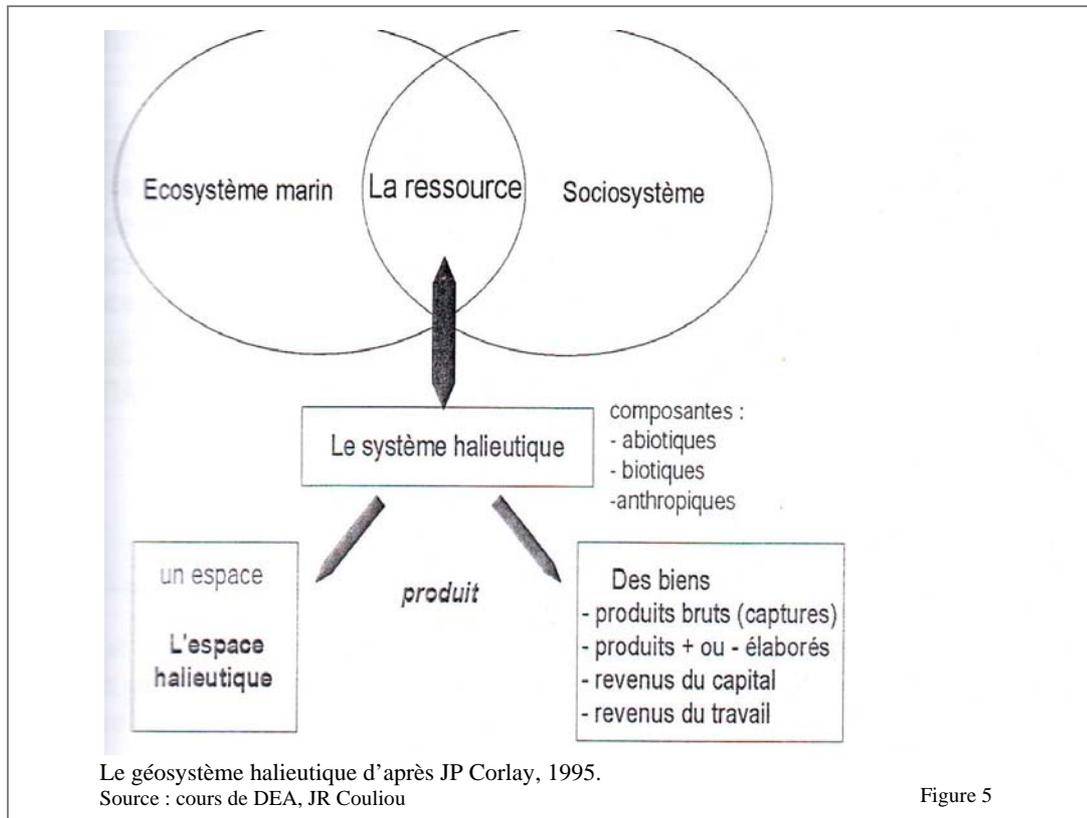


Figure 5

Ces éléments forment l'ossature sur laquelle repose le système. Ils en constituent les structures. Le système repose aussi sur des interactions entre ces éléments qui sont liés entre eux par des réseaux de flux et des mécanismes d'adaptation, d'ajustement, d'autorégulation. C'est le fonctionnement de ces réseaux complexes de flux qui détermine l'état d'équilibre ou de déséquilibre du système halieutique. Cela signifie que l'étude des pêches est indissociable de la notion de chronologie. Ce sont ces éléments et ces interactions qui façonnent l'espace halieutique.

La difficulté de la pêche réside dans la fragilité de la ressource. Le capital est en effet commun et non attribué. Compte tenu des irrégularités des recrutements, les intérêts représentés par le bilan sont aléatoires. Pour maintenir leur train de vie, les pêcheurs continuent à prélever, au risque de grever l'avenir, en postulant que les autres pêcheurs agissent de même. C'est le début du comportement générateur de la surexploitation de la ressource car si la pression par pêche augmente, le nombre d'individus arrivant à maturité sexuelle diminue.

Une fois ces bases éclaircies, nous pouvons distinguer plusieurs périodes au niveau des pêches mondiales.

- De 1950 à 1958, les progrès annuels sont compris entre 0,8 et 2,5 %. Cette poussée est liée à la reconstruction des flottes des pays développés au lendemain de la guerre.
- De 1958 à 1970, la production halieutique connaît une accélération impressionnante. Vers 1969 – 1970, les taux de croissance annuels sont proches de 7,3%. C'est le temps de l'essor des nouvelles pêcheries par redéploiements des flottilles des pays développés, notamment vers les eaux du tiers-monde. Les marchés sont de plus élargis par le développement du marché de l'huile et des farines de poisson.
- De 1970 à 1980, la rétraction de la production halieutique est nette. Les premiers indices de dégradation des stocks traditionnellement exploités sont sensibles. Il y a rupture dans les grands équilibres écosystémiques. La montée des cours des matières premières et de l'énergie conduit à arrêter certaines flottilles.
- De 1980 à 1990, la croissance reprend car de nouvelles puissances halieutiques se développent. A partir de 1998, de nouveaux dérèglements sont relevés. Des efforts de reconstitution des ressources conduisent à rechercher des mesures de gestion, d'encadrement ce qui entend mettre un terme à la liberté d'accès aux ressources comme cela avait été longtemps le cas. La mise en place de quotas a bien sûr eu des impacts sur les flottilles, le cabillaud à Boulogne sur mer, le merlu et le lieu jaune sur la côte atlantique.

Une fois ce constat émis, il convient de se placer à différentes échelles, du mondial au local pour comprendre les différentes réalités de la pêche.

Citons ici Jean-Pierre Corlay et Jean Chaussade : « jamais la mondialisation n'a été aussi forte que maintenant en matière d'échange de produits de la mer ; il suffit d'observer les rayons « poissonnerie », « surgelés » ou « traiteur de la mer » de la grande distribution pour faire immédiatement un tour du monde piscicole (homard canadien, crevettes de Malaisie, des Seychelles, de Madagascar, saumon de Norvège, du Chili, raies d'Argentine, filets de colin de l'Alaska fabriqués en Chine, etc.). » Nos deux auteurs se sont intéressés à l'évolution des échanges de produits de la mer entre 1984 et 2004. Ils notent plusieurs tendances. Tout d'abord, une évolution quantitative : « les flux ont fortement augmenté en valeur absolue. En 1984, les volumes échangés étaient estimés à 28 millions de tonnes sur une production totale de 84 millions de tonnes, le tout en poids vif ; vingt ans plus tard, 54 millions de tonnes ont été exportés sur 141 millions de tonnes de production totale, pêche et aquaculture confondues. »

Une seconde évolution concerne les acteurs du marché. Il y a une vingtaine d'années, les principaux exportateurs étaient les Etats-Unis, la Norvège, le Canada, le Danemark, la République de Corée arrivant également dans le peloton de tête. Au cours de la décennie 1990, la Thaïlande devient le premier exportateur, remplacé depuis 2002 par la Chine, nouveau géant halio- aquacole qui assure près de 10% des exportations mondiales. A côté d'eux et de la Norvège toujours en bon rang, apparaissent d'autres pays du sud, asiatiques comme le Viêt-nam, l'Indonésie, latino-américains comme le Chili ». Ces modifications de la pêche mondiale introduisent de nombreux enjeux qui ne sont pas seulement liés au gonflement et à la diversité des volumes commercialisés. Elles posent la question du pouvoir des opérateurs et du fonctionnement des réseaux de pêche mondiaux. « Les échanges de produits de la mer traduisent plus que jamais les rapports socio-spatiaux et géoéconomiques existant dans le monde d'aujourd'hui, avec comme enjeu principal, l'enjeu alimentaire et, au-delà, l'enjeu social et territorial, celui de l'avenir des populations de pêcheurs et d'aquaculteurs. Les perspectives d'évolution de la sphère halio-aquacole mondiale vont provoquer de nouveaux changements en matières d'échange qu'il est difficile encore de préciser.

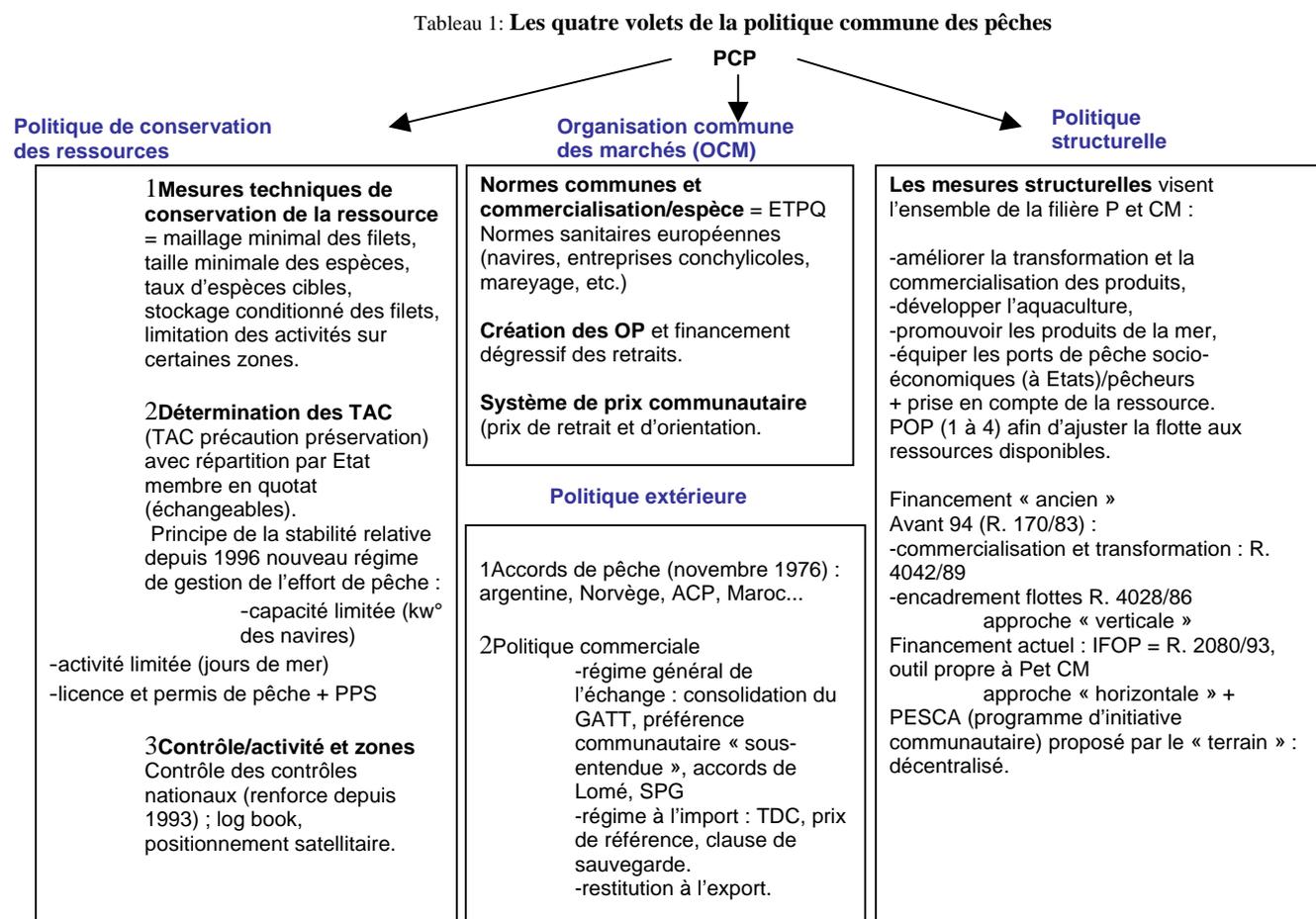
A l'horizon 2020-2030, la FAO (Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture) prévoit les tendances suivantes (FAO, 2007) : les captures vont se stabiliser à leur niveau actuel tandis que la production aquacole atteindra entre 80 et 90 millions de tonnes selon les simulations ; les pays en développement vont dominer de plus en plus la production halieutique et surtout aquacole ; le poids de la Chine va aller en augmentant même si le taux de croissance de son aquaculture est actuellement inférieur au taux moyen mondial et si des évolutions salariales probables pourront inciter à des délocalisations vers l'Afrique ; les échanges vont continuer à progresser mais vont s'intensifier entre les pays du Sud du fait des besoins alimentaires et d'une diversification sociale à la demande ; la controverse écologique va se renforcer induisant des contraintes toujours plus fortes en matière de normes sanitaires et « d'éco production », en partie satisfaites par le développement attendu des biotechnologies ; la pression internationale va croître en faveur du partage social plus équitable des potentialités alimentaires et des profits issus de la production et du commerce. »

La pêche mondiale, si elle se limite à la pêche thonière pour les français est cependant régie par un nouvel ordre mondial complexe, sur lequel s'interrogent les spécialistes tels que Jean-Pierre Corlay et Jean Chaussade. On voit ici que la pêche européenne et encore plus la pêche française apparaît avec un poids relatif face aux grands équilibres mondiaux. La pêche artisanale se marginalise et on comprend dès lors que les petits ports européens et français soient soumis à d'importants bouleversements tant économiques que sociaux. Avant d'aborder la question à l'échelle de la France, penchons-nous à présent sur l'étude des pêches en Europe qui représentait en 2004, 39,1% des importations et 26, 1% des exportations mondiales.

**Au niveau européen**, la pêche est régulée par la politique commune des pêches européennes. « Avec des débarquements dépassant les 7 millions de tonnes de poissons par an, l'Union européenne se classe aujourd'hui au deuxième rang des puissances mondiales de pêche derrière la Chine ». (Guillotreau, P. 2008) Il était donc important de mettre en place des mécanismes de contrôle et de régulation. C'est ce qu'a tenté de faire cette politique dès 1971. Son établissement ne fut pas simple mais ce que l'on peut retenir, c'est qu'elle s'est articulée depuis les fondements sur quatre volets :

- « le volet ressource (accès, conservation et gestion),
- le volet de l'organisation des marchés,
- le volet structures,
- et le volet accords de pêche » JR Couliou (op cité).

Le tableau 1 ci-dessous précise bien ces quatre orientations.



NB – OCM et politique extérieure sont deux volets liés, d'où une fréquence présentation sous un seul volet, le volet « marché »

La politique structurelle a évolué au cours des ans pour s'adapter aux évolutions de la pêche, de la flotte et des ressources.

Parmi ces réformes, on peut noter celle de la fin des années 1990 et le début des années 2000. « Deux champs de réformes ont coexisté, avec un lien évident entre l'évolution des fonds et celle de la PCP, en particulier la survie même de l'IFOP n'était pas sûre, avec ses conséquences pour le secteur européen des pêches. » Ainsi, l'agenda 2000 et les fonds structurels ont été modifiés. « De six objectifs présents pour la période 1994 -1999, il ne reste plus pour la période 2000 – 2006 que trois objectifs prioritaires : l'objectif 1 relatif au développement et à l'ajustement structurel des régions en retard, l'objectif 2 visant la reconversion économique et sociale des zones en difficulté structurelle (dont les zones dépendantes de la pêche), l'objectif 3 concernant l'éducation, la formation à l'emploi. » (Barranger, 2000 ; Le Gallic, 2005).

La seconde réforme est celle de 2002. A l'issue de nombreuses discussions, la Commission a défini quatre grands objectifs et proposé ces actions :

- améliorer les conditions de conservation et de protection des écosystèmes marins,
- accroître l'implication des acteurs au processus de décision et améliorer ainsi la gouvernance,
- garantir la viabilité et la pérennité du secteur des pêches et de l'aquaculture,
- promouvoir une pêche durable hors des eaux communautaires. (Guillotreau, P op cité)

Face à ces enjeux, de nouvelles réglementations ont donc été adoptées dans le cadre de la politique européenne, conduisant à une diminution de moitié de la flottille sur 20 ans.

La baisse des quotas explique évidemment en partie le désarmement de plusieurs bateaux et la désertion de plusieurs ports.

Le secteur évolue vers une vision moins artisanale et presque industrielle où la capture du poisson est la production de la matière première, pour une industrie de transformation mais cela exige de recourir à de l'importation de produits pêchés.

Il semble également intéressant de regarder les objectifs pour la période 2007 – 2013 qui s'ils vont dans le même sens que ceux des années précédentes affichent davantage la nécessité d'un système global et de coopération :

- l'importance de la conservation ou comment trouver le bon équilibre entre la nécessité d'assurer la compétitivité du secteur pêche et celle de préserver durablement les stocks halieutiques et l'écosystème marin ?

- le respect des règles,

- la coopération et l'assistance internationale,

- le développement de l'aquaculture et

- la dimension maritime, dans le sens où l'Union Européenne possède le territoire maritime le plus étendu au monde. Cela fait plusieurs années que les politiques de la pêche et de l'environnement sont considérées comme étant indissociables. Aujourd'hui, l'Union adopte une vision beaucoup plus large, afin d'englober tous les usages de notre espace maritime, l'objectif étant de tirer le meilleur parti des atouts de l'Europe dans le domaine de la recherche, des technologies et de l'innovation marines

Il est également intéressant de s'appuyer sur les réflexions de Jean René Couliou et Antoine Frémont, dans un article paru dans l'ouvrage, *Les français, la terre et la mer* (op cité) pour compléter nos propos sur la pêche à l'échelle européenne. « La France se situe à la transition entre le sud et le nord de l'Europe. Comme l'Espagne, elle a une façade atlantique et une côte méditerranéenne. Sans qu'il faille y voir de déterminisme, car des exploitations se sont définies dans des contextes sociaux, économiques et techniques particuliers, ce trait géographique se répercute sur les orientations des métiers. Il existe ainsi souvent plus de points communs entre les exploitations méditerranéennes françaises et espagnoles qu'entre les métiers atlantiques de chacun de ces pays. De même, les systèmes locaux d'exploitation du littoral atlantique français sont souvent plus proches de ceux du Pays basque espagnol à la Galice. Des similitudes dans les façons de faire en même temps que de sujets de désaccords dès lors que les exploitations portent sur des ressources identiques ! » (A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron, op cité). Cette situation française entre Europe du nord et Europe du sud est le fruit de moyens humains et techniques différents, d'une dualité institutionnelle et enfin de moyens de financement contrastés.

Quels sont les résultats sur les ports de pêche de **la façade atlantique** ? Les zones portuaires de pêche changent de structure (criées, zones de traitement). Plusieurs ports se sont ainsi retrouvés sans aucune activité, ce qui engendre de nombreuses difficultés tant au niveau social et économique qu'au niveau de l'aménagement des espaces. Concarneau débarquait ainsi 30 000 tonnes de poissons il y a 10 ans, il en débarque aujourd'hui à peine 15 000. Douarnenez employait 4 000 personnes contre 800 aujourd'hui. Ce ne sont plus les pêcheurs qui font vivre la ville, comme le souligne la figure 6 paru dans *Ouest France* du 29/11/07.

## La précarité mine les familles de pêcheurs

**Entretien.** Plus que les bas revenus, l'incertitude leur pourrit la vie, selon Florence Pinot-Chabeau, présidente des Familles de marins de Vendée.

### Crise du carburant, fermeture de l'anchois... Comment vivent les familles de marins ?

Les foyers en très grande détresse sociale ne sont sans doute pas aussi nombreux qu'on pourrait le craindre. Mais, si on ne réagit pas, les choses peuvent vite basculer, dès l'an prochain.

### Elles s'en sortent quand même ?

Jusqu'à présent, beaucoup de ménages ont pu puiser dans leurs économies pour assurer. Il y a eu de très bonnes années d'anchois, par exemple. Et, maintenant, de plus en plus de conjointes travaillent, ce qui était impensable il y a encore peu de temps. Ce qui apporte un élément fixe et non maritime dans les revenus. Mais si le carburant augmente encore, si les restrictions sur la pêche perdurent, ce sera la catastrophe. Bien plus que lors de la crise de 1993-1994, les familles ont des dépenses incompressibles, comme dans d'autres milieux de la société : gros prêts immobiliers, crédits à la consommation, Internet, télé-

phone, etc., avec des enfants habitués à surconsommer. Cela ne va pas du tout avec l'irrégularité des revenus à la part.

### Faut-il un salaire fixe ?

Pas vraiment. Les entreprises qui accordent aujourd'hui des paies très basses seraient incapables de financer des salaires réguliers décentés, c'est-à-dire nettement supérieurs au Smic. Il faut garder un intérêt à la marée. Mais trouver un mécanisme collectif qui évite les périodes trop creuses.

### Et les jeunes ?

Ce sont eux, surtout eux, qu'il faut protéger, ceux qui viennent de s'installer, d'acheter très cher leur logement et n'ont pas connu les bonnes années. Des aides sociales ponctuelles ne sauraient répondre au problème. Aujourd'hui, les crédits immobiliers sont sur trente ans. Quelle banque peut prédire, en prêtant à un marin de 35 ans, quelles seront ses capacités de remboursement dans dix ou vingt ans et quand il sera à la retraite ?

### Il y a le chômage, les plans de sortie de flotte ?

Arrêtons de crier misère pour un métier qui manque déjà de jeunes. Aujourd'hui, on voit des bateaux rester huit jours à quai, faute d'équipage. Même avec moins de bateaux, il y aura du travail pour tout le monde. Le problème, c'est la mobilité. Beaucoup changent quatre, cinq fois d'embarquement dans l'année, dans l'espoir de gagner plus. Allez donc calculer un salaire minimum à l'année dans ces conditions, même si c'est prévu dans les accords sociaux de la pêche artisanale.

### C'est la famille qui en souffre ?

Bien sûr. Le résultat, c'est qu'on a un milieu maritime qui se déstructure. Et le milieu familial en fait autant. J'entends parler de plus en plus de problèmes de mésentente conjugale. Une épidémie. Normalement, face à des soucis financiers insolubles, la vie du couple en prend un coup.

Recueilli par  
Raymond COSQUÉRIC.

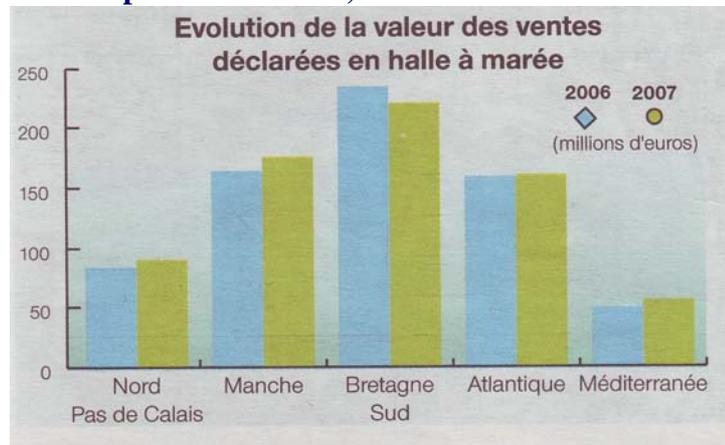
Source : Ouest France,  
30/11/07

Figure 6

Néanmoins, la pêche n'est pas morte et il faut relativiser cette tendance générale et se méfier des articles polémiques dont la presse est friande. La façade atlantique abrite encore de nombreux ports de pêche dynamiques. En 2007, le journal *Le Marin* a réalisé un bilan : « globalement, l'année 2007 n'apparaît pas si mauvaise que cela. ».

On s'aperçoit ainsi que les quantités mises en vente sont stables : 242 394 tonnes en 2006 contre 243 325 en 2007. Il en est de même pour les ventes : 678,9 millions d'euros pour la valeur des ventes en 2006 et 688,7 millions d'euros en 2007. Enfin, le prix moyen au kilo est identique pour 2006 et 2007.

### La pêche en France, bilan de l'année 2007



Source : Hors série *Le Marin*, Mars 2008

Figure 7

Mais ces chiffres ne traduisent peut être pas les difficultés de rentabilité rencontrées par certaines flottilles, notamment celle des pélagiques et celle des chalutiers de fonds. Fait intéressant : cette analyse fixe à 71% la part de marché représentée par le chalutage (en valeur, en Atlantique). A lui seul, ce chiffre indique le rôle essentiel pour les ports de cette catégorie de navires aujourd'hui confrontée à la hausse du carburant.

Cette entrée en matière traduit bien la diversité des pêches. On ne plus parler de la pêche en général qui serait en difficulté car selon les flottilles, les situations apparaissent en effet, très contrastées. « Les structures d'encadrement de ces pêcheurs sont elles-mêmes d'une grande variété. Dans le domaine de la production, les sociétés industrielles, avec le soutien de capitaux nationaux et étrangers, organisent l'activité thonière. C'est ainsi que des armements semi-industriels et industriels poursuivent leur activité dans le pays bigouden à St Guénolé-Penmarch et au Guilvinec mais à Concarneau ainsi qu'à Lorient, au prix d'évolution des structures. A Concarneau, par exemple l'armement Dhellemmes est sous contrôle hollandais.

Aujourd'hui le manque de capitaux de la région réduit l'assise géographique de ce type d'armement. Cette évidence était sensible au moment où certains commerçants avaient cessé de soutenir les investissements. Elle s'est accentuée récemment au moment où les recettes des navires diminuaient. » (A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron, op cité)

On peut donc dire que « malgré l'affaiblissement du secteur de la pêche, la Bretagne atlantique présente des niveaux de dépendance économique et sociale supérieurs à ceux des autres littoraux français. Les services à la flottille qu'il faut entretenir, puisque les constructions sont très encadrées, animent les chantiers. Des entreprises de mareyage assurent le conditionnement des produits de la mer. La diversité des « portefeuilles clients » de ces sociétés et les modernisations techniques et financières entreprises depuis une quinzaine d'années représentent un élément favorable à la pêche dans la région. En fait, ce sont les faisceaux de relations matérielles ou invisibles qui lient les partenaires de cette économie de la pêche. La mutation des pêches de ces dernières années a renforcé les liens entre les acteurs. »

La façade atlantique, des Pays de la Loire à la frontière espagnole se caractérise par une proximité avec la péninsule ibérique à la fois vitale et envahissante : « Vitale car la commercialisation vers l'Espagne, voire les débarquements de navires espagnols dans les ports français est nécessaire à l'équilibre financier des pêches régionales. Envahissante, car les pêcheurs français voient parfois d'un mauvais oeil l'afflux de navires espagnols, ce qui se traduit parfois par des échauffourées sur les pêcheries et lors des débarquements. »

On notera également la place importante de l'aquaculture dans ces régions : « la Charente-Maritime commercialise la moitié des huîtres françaises bien qu'elle n'en produise qu'un tiers. On oublie souvent que le bassin de la Tremblade est la première région en France pour la production de richesses marines. Le bassin d'Arcachon renforce ce potentiel ostréicole. Plus de 6 700 emplois directs sont fournis par l'élevage des coquillages au sud de la Loire dont la moitié sur le quartier de Marennes. » (A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron, op cité)

Le secteur de la pêche apparaît ainsi particulièrement varié. L'idée commune selon laquelle la pêche se meurt doit être affinée et distinguée selon les situations. La pêche fait encore vivre et parfois très bien. Si, elle connaît un certain nombre de difficultés, elle a aussi su se fédérer et s'organiser dans certains secteurs.

Enfin, comme le proposent JR. Couliou et A. Frémont (Cabantous, A. Lespagnol, A. Péron, F. 2005) : « Allons plus loin ! Des comportements tiennent au paradoxe. Ainsi, des opérations de valorisation des produits, voire des images des professions traditionnelles de la mer, s'appuient sur des idées d'ancienneté (« produit à l'ancienne », « produit du bon vieux temps », « savoir-faire d'autrefois »). Le tout est bien entendu placé sous le signe de « l'authenticité ». Le poisson lui-même est célébré comme un produit sauvage. Il n'est pas jusqu'aux objets du passé (ou leurs répliques) qui soient ainsi mis en avant. Il est vrai que la visite d'un atelier de marée aux normes contemporaines serait moins attrayante que la découverte d'une usine qui travaillerait à l'ancienne. Tout cela est sympathique et trouve sa place dans une valorisation patrimoniale. Ces commémorations enracinent le monde de la mer dans un folklore et donnent une vision passéiste de professions qui ont par ailleurs produit des efforts de modernisation. La célébration du bon vieux temps n'est pas la meilleure manière d'agir en faveur de l'avenir de ces métiers. »

Les enjeux de la pêche sont donc considérables. Comment ré - aménager les espaces portuaires sans écarter les pêcheurs et sans tomber dans la mise en scène ? C'est toute la problématique actuelle des littoraux européens.

### Les transports maritimes :

Nous l'avons évoqué précédemment, les ports étaient à l'origine construits dans des abris naturels : estuaires, rias, fjords, deltas, rades et baies. Mais peu à peu, les évolutions technologiques ont permis à un certain nombre de ports de s'affranchir des contraintes naturelles.

La taille des bateaux, de plus en plus grande a nécessité de nouveaux aménagements, le tirant d'eau dans les abris naturels étant rarement suffisant du fait de l'augmentation de la taille des bateaux.

### Image de ports au cœur des villes avec des bateaux à voile et à vapeur



Source : Le Havre, JV Warnot, 1855. - Rouen, french lines.  
Photographies n°2

Il convient d'introduire ici une notion majeure qui est indissociable du site portuaire : celle de l'arrière-pays ou « hinterland ». Selon *le dictionnaire de géographie* de Pascal Baud, Serge Bourgeat et Catherine Bras (1995) : « cet arrière-pays est, au sens réduit, le bassin de main-d'œuvre des entreprises portuaires et la zone continentale directement liée au port. Dans son acceptation plus large, il s'agit de l'ensemble de la zone d'influence du port, reliée à lui par des réseaux de transport. » Toujours d'après ce dictionnaire, « un port a toujours un double but : permettre l'accostage de navires et le transbordement de marchandises et/ou de passagers qui seront embarqués ou au contraire débarqués des navires. Un port est donc selon l'expression de R Brunet, une synapse, un lieu de communication, d'échanges entre deux mondes, de contact entre une zone terrestre et une zone maritime ou entre deux zones terrestres, grâce à un cheminement marin ou fluvial. »

Si l'on prend l'exemple du port de Brest, celui-ci a un trafic relativement faible en raison de son hinterland : le Finistère qui constitue un espace très réduit. A l'inverse, un port comme Le Havre qui dessert entre autre la région parisienne est actif.

Comme pour les ports de pêche, nous allons ici nous placer à trois échelles. Commençons par **l'échelle mondiale** puisque c'est à cette échelle que l'on aborde aujourd'hui le commerce maritime. La mondialisation de l'économie maritime est de plus, à l'origine de la transformation des ports de commerce français. « De la caravelle au clipper des routes véliques, du packet-boat au liner des routes impériales, du vraquier lourd au porte conteneurs des routes desservant la Triade, annonçant la victoire (radicale ?) d'un monde en boîte (Frémont 2007), monte avec souvent de profondes conséquences pour les lieux desservis, l'onde de la mondialisation, parfois réfractée, mais très largement réfléchie ». (J. Guillaume ; *Les transports maritimes dans la mondialisation*, 2008).

Comme le rappelle Jacques Guillaume : « c'était A. Vigarié (1990) qui qualifiait d'ordre ou de système océanique un état temporaire des relations maritimes, caractérisé par un certain volume d'échanges et une certaine variété de ces courants d'échanges, un schéma correspondant des routes de mer, une flotte marchande adaptée à ce schéma et à ces flux, par le tonnage global, les types de navire et d'opérateurs, un certain type enfin de rapports de force qui s'épanouissent sur différents plans : celui du savoir, qui finit par s'exprimer dans une concentration de moyens matériels, celui du droit, qui arbitre les jeux d'acteurs et leur donne la possibilité de mobiliser leurs moyens matériels, celui de la force enfin, qui contraint ou neutralise les acteurs les plus démunis, parfois au-delà de la règle librement acceptée, selon un principe constant dans l'histoire des hommes, à savoir cette tendance persistante d'élargir sa sphère d'influence et de traiter les problèmes du monde à travers la pression déformante de ses intérêts, et qu'il est commode de désigner sous le terme de géopolitique ».

On peut dire enfin, du commerce mondial que : « l'évolution des ports renvoie à la triple dimension de la mondialisation contemporaine : totale, puisque l'emprise du capitalisme est quasi complète à la surface de la planète (et le port en devient un enjeu majeur, puisqu'il est souvent privatisé où plus généralement investi par des capitaux d'envergure), totalisante puisque l'ensemble des ressources naturelles et humaines disponibles est mobilisé à ce dessein (le port est un « compteur » idéal des flux matériels), universelle, puisque les comportements s'unifient, si ce n'est les niveaux de vie (et le port est ici une excellente membrane osmotique). Au total, les transports maritimes et les ports qui en sont les bornes d'enregistrement incorporent sans cesse de nouveaux produits, de nouvelles aires pour l'unité du Monde ». (J. Guillaume, op cité).

Alors, que nous révèlent ces formidables indicateurs de la marche du commerce mondial ?

Selon R. Lacoste : « les transports maritimes internationaux ont connu en l'espace d'une trentaine d'années, des décennies 1960 à 1990, une mutation profonde, tant au niveau géographique, qu'économique. Les changements qui sont intervenus depuis ne font que poursuivre la dynamique enclenchée alors. Par essence internationale, l'activité maritime était pourtant à l'aube des années 1960 encore contrôlée par des armements européens et gérée sur une base nationale : c'est la mobilisation des savoir-faire nationaux qui fut pendant longtemps la garante de l'efficacité et de la compétitivité des compagnies maritimes.

### La manutention portuaire dans les années 1900



Source : La Rochelle, Musée d'Orsay. - Rhin, F.Schmidt et O. Kofahle, French lines, 1 1908.  
Photographie n°3

Dans ce contexte, les grands pays maritimes étaient aussi les grandes nations marchandes, les grands bâtisseurs de navires et formaient l'essentiel des navigants dont ils avaient besoin en nombre. Par ailleurs, la puissance commerciale le disputait à la puissance militaire. Enfin, ces nations maritimes édictaient le droit et le faisaient respecter sur les mers et les océans. Il y avait ainsi unité de lieux et de savoirs, de maîtrise de l'espace maritime et commercial. » (in J. Guillaume, op cité.) On voit bien que ce schéma ne fonctionne plus actuellement.

« La croissance de la flotte mondiale a été portée par deux vagues de gigantisme naval. La première a touché les pétroliers et les vraquiers de 1950 à 1980, la seconde concerne les porte-conteneurs depuis les années quatre vingt. Dans les deux cas, le principe est identique : la massification permet de réaliser des économies d'échelle qui se traduisent par une baisse des coûts de transport et une compétitivité accrue. La flotte a atteint en 2007, 960 millions de Tonnes de port en lourd (TPL, poids des navires chargés à leur marque) dont 37% de pétroliers et 36% de vraquiers, 12% de porte-conteneurs et 10% de cargos. »

« Parmi les grands pays maritimes, on distingue les nations maritimes traditionnelles, comme le Japon, la Norvège, la France ou la Grèce, des pays de libre immatriculation comme Panama, Malte ou les Bahamas. » Notons qu'actuellement de nombreux registres bis, aussi appelés internationaux ont été mis en place par les nations maritimes, afin de bénéficier d'une réglementation simplifiée et de charges allégées, notamment sur la main-d'œuvre.

« Entre 1990 et 2006, les pays européens ont amélioré leur position sur le marché maritime mondial. Les onze plus grands pays maritimes européens contrôlaient 42% de la flotte mondiale en 2006 contre 38% quinze ans plus tôt. Cette bonne performance est à porter au crédit de la Grèce, de l'Allemagne et de la Suisse. Les Grecs, en particulier, ont renouvelé et augmenté leur flotte de pétroliers et de vraquiers tandis que les Allemands ont profité d'un système fiscal attractif pour commander massivement des porte-conteneurs. Ainsi, les Grecs sont les premiers propriétaires de pétroliers et de vraquiers dans le monde avec respectivement 19% et 23% de la flotte mondiale et les Allemands les premiers propriétaires de porte-conteneurs, (un tiers de la flotte mondiale).

Les principaux armements de taille mondiale, reflétant la hiérarchie des nations maritimes traditionnelles, sont européens, japonais, grecs, américains mais aussi sud-coréens et, de plus en plus, chinois. Dans le secteur conteneurisé, les Danois (Maersk), les Italo-suisse (Mediterranean Shipping Company, MSC) et les Français (CMA-CGM) ont su s'imposer aux côtés des Allemands (Hapag-Lloyd) afin de se hisser aux premières places mondiales. Ils occupent ainsi quatre places dans les dix premières mondiales. » (Lacoste in Guillotreau, P. 2008, op cité).

Il est impressionnant de constater l'augmentation de la taille de ces navires. Des Liberty ships, aux pétroliers, aux vraquiers pour finir aux porte-conteneurs, les bateaux sont devenus démesurés. Le développement du trafic maritime, l'abaissement de son coût mais aussi l'internationalisation croissante de l'économie, expliquent le gigantisme des navires d'aujourd'hui. 70 % des marchandises sont ainsi transportées en conteneurs. Selon, R. Lacoste et P. Cariou : « deux postes de coût sont particulièrement générateurs d'économies : le coût en capital et le coût en carburant (environ 50 à 60% du coût total d'exploitation) qui croissent proportionnellement moins que la capacité du navire. »

Au niveau des ports, conteneurisation et globalisation conduisent à l'hégémonie éclatante de l'Asie. La fiabilité incomparable du conteneur a incité de nombreuses sociétés multinationales à délocaliser leurs productions dans les pays à bas coûts de production : pays asiatiques et à moindre degré, pays d'Amérique latine, et demain d'Afrique. Ceci explique la dynamique portuaire exceptionnelle de l'Asie de l'Est et du Sud-Est ; la congestion portuaire des ports brésiliens (Sao Paulo, Santos, Itajai..) liée à l'utilisation de certains vracs, à la diffusion du conteneur réfrigéré conjuguée au manque d'investissements. Les ports européens et nord-américains dépassés par le rythme de croissance des échanges internationaux vivent également périodiquement ce problème. L'Afrique reste en retrait, mais sous l'effet de l'Afrique du Sud (Durban, Le Cap) et de la pénétration chinoise, elle connaît des soubresauts (Ghana, Tanzanie, Mozambique) et le Maroc et l'Egypte profitent de leur position stratégique respective. » (Les transports maritimes dans la mondialisation, 2008, op cité.) Notons que l'AIVP vient de consacrer un dossier (mars 2009) à l'Amérique latine. L'agrandissement du canal de Panama pourrait en effet modifier considérablement le commerce maritime et en particulier les routes maritimes, donnant alors une place croissante à cette région du monde.

La suprématie chinoise est acquise comme l'atteste encore l'introduction du dossier : ports de commerce, bilan 2007, publié par *Le Marin* en avril 2008 : « Les ports chinois n'en finissent plus de prendre de l'avance. » Comment se portent les **ports européens**, au sein de cette économie mondiale en évolution ?

Seul Rotterdam semble résister aux géants asiatiques. Troisième port mondial après Shanghai et Singapour, il franchit le cap des 400 millions de tonnes.

En décembre 2007, l'Isemar a publié une étude intéressante intitulé : « *1997 – 2007, d'un monde à l'autre* ». Cette étude souligne le fait que la politique européenne en matière de ports a considérablement évolué entre ces deux dates. « En 1997, la politique européenne publie le Livre Vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes. Ce document se veut technique et concret ; il doit faire émerger la future organisation économique et spatiale des transports en Europe. Mais l'esprit volontariste affiché alors, se heurte à la réalité du terrain, et l'on retient notamment le rejet par le parlement européen de deux directives successives sur la libéralisation portuaire (2003 et 2006) et les limites du système de financement du report modal Marco Polo qui n'a pas eu l'effet de levier escompté.

Devant la résistance face à tous les changements imposés, la Commission européenne, sous l'égide de Jacques Barrot et Jo Borg a redéfini le débat en des termes totalement différents.

Pour autant des dossiers importants ont été traités dont la transparence des comptes des autorités portuaires, par la séparation comptable des activités commerciales et régaliennes (2000), et l'abolition du régime d'exemption aux règles de la concurrence dont bénéficiait les conférences maritimes (2006).

En 2007, la Commission sort le Livre bleu intitulé : *vers une politique maritime de l'Union : Une vision européenne des mers et des océans*. Le titre est à lui seul révélateur du changement de méthode qui s'est opéré. La logique est désormais transversale et repose sur une concertation globale avec tous les acteurs concernés (armements, organisations syndicales, autorités portuaires, chargeurs, chantiers navals, etc.). Si cette approche a le mérite du dialogue, elle se traduit malheureusement par le travers assez fréquent en pareil circonstance : « le compromis mou ». » (Note de synthèse de l'Isemar, décembre 2007).

Ces considérations globales sur l'évolution du commerce maritime en Europe sont agrémentées par des mesures concrètes. Comme nous l'indique la synthèse de l'Isemar : « la vague de concentration (1997 – 2000) semble terminé. Aujourd'hui, les 20 premiers armateurs mondiaux contrôlent 81% de la capacité de transport en evp contre 48% en 1997, signe de la forte intégration qui a eu lieu sur ce secteur, mais aussi des commandes régulières et massives de navires neufs qui ne fléchissent pas. Cette capacité de transport témoigne aussi d'un changement d'échelle : en 10 ans, elle a été multiplié par 8,4 à la CMA-CGM, par 7,5 chez Maersk Lines, par 6,8 pour MSC. En 1997, les armements européens et américains rachetaient leurs concurrents (sans toucher aux Asiatiques), et les Asiatiques reprenaient des compagnies européennes pour prendre plus facilement pied sur ce marché. Les compagnies européennes focalisent désormais leurs acquisitions sur les armements nord - sud ainsi que sur ceux qui naviguent au sein du bassin asiatique : 7 millions d'evp sont chargés en mer de Chine, un marché en pleine croissance qui équivaut, en taille, aux échanges de l'Europe vers l'Asie. Les alliances furent un moyen de développer les réseaux de ligne à l'échelle mondiale. Les armateurs asiatiques en particulier s'en sont servis pour multiplier leurs services et concurrencer les armateurs européens.

Aujourd'hui, ces mêmes opérateurs asiatiques utilisent les alliances pour conserver la forme de leur réseau et leur part de marché. Ils sont passés d'une position de conquête active à une position de maintien, de statu quo qui les fragilise pendant que les armateurs européens, plus innovants, plus agressifs commercialement, ont su adapter leurs réseaux pour englober les lignes nord – sud et offrir des schémas de dessertes plus efficaces et évolutifs. Le rachat récent des compagnies Delmas et Cheng Lie par CMA-CGM, les commandes de navires géants, comme la politique de coopération ponctuelle avec d'autres armements, selon les lignes et les marchés, témoignent de cet état d'esprit. » (Note de synthèse de l'Isemar, décembre 2007).

Malgré le poids de l'Asie, le transport maritime européen est l'un des plus compétitifs au monde. Il représente 42% de la flotte marchande mondiale et on le retrouve dans tous les segments du marché. Rappelons également qu'une grande part des échanges intérieurs de l'UE se fait par voie maritime. Près de 90% du commerce extérieur de l'Union Européenne est assuré par mer. Le transport maritime à courte distance représente plus de 40% des tonnes kilomètres à l'intérieur de l'UE. Cela équivaut à environ 3,5 milliards de tonnes de fret chargé et déchargé (dont plus de 90 millions de transferts de conteneurs) dans les ports de l'UE, et 350 millions de voyageurs par an.

Les grands ports européens sont principalement concentrés dans ce qu'on appelle : « le northern range » ou Rangée nord. Du Havre à Hambourg, sur plus d'un millier de kilomètres de côtes, le littoral de la mer du Nord et de la Manche présente une des plus formidables concentrations d'équipements portuaires au monde. Quinze ports majeurs composent ce Range nord-européen (figure 8) qui constitue ainsi, l'un des lieux majeurs de la mondialisation, l'interface principale entre l'économie européenne, un des trois pôles de production de richesses dans le monde, et ses partenaires, clients ou fournisseurs de matières premières et de produits manufacturés. Il s'agit également d'un espace éminemment concurrentiel, théâtre d'une rivalité permanente entre les ports pour le contrôle du trafic maritime et, depuis une dizaine d'années, de nombreuses luttes environnementales, dirigées contre les projets d'extension des installations portuaires. « Avec plus de 34 M EVP manutentionnés en 2006, la Rangée Nord représente près de 8% du trafic conteneurisé mondial (400 M EVP), ce qui en fait, sur une distance de 700 Km à vol d'oiseau, ou d'un peu plus d'un millier de kilomètres de côtes, l'une des façades maritimes les plus performantes au monde (Drewry, 2006).

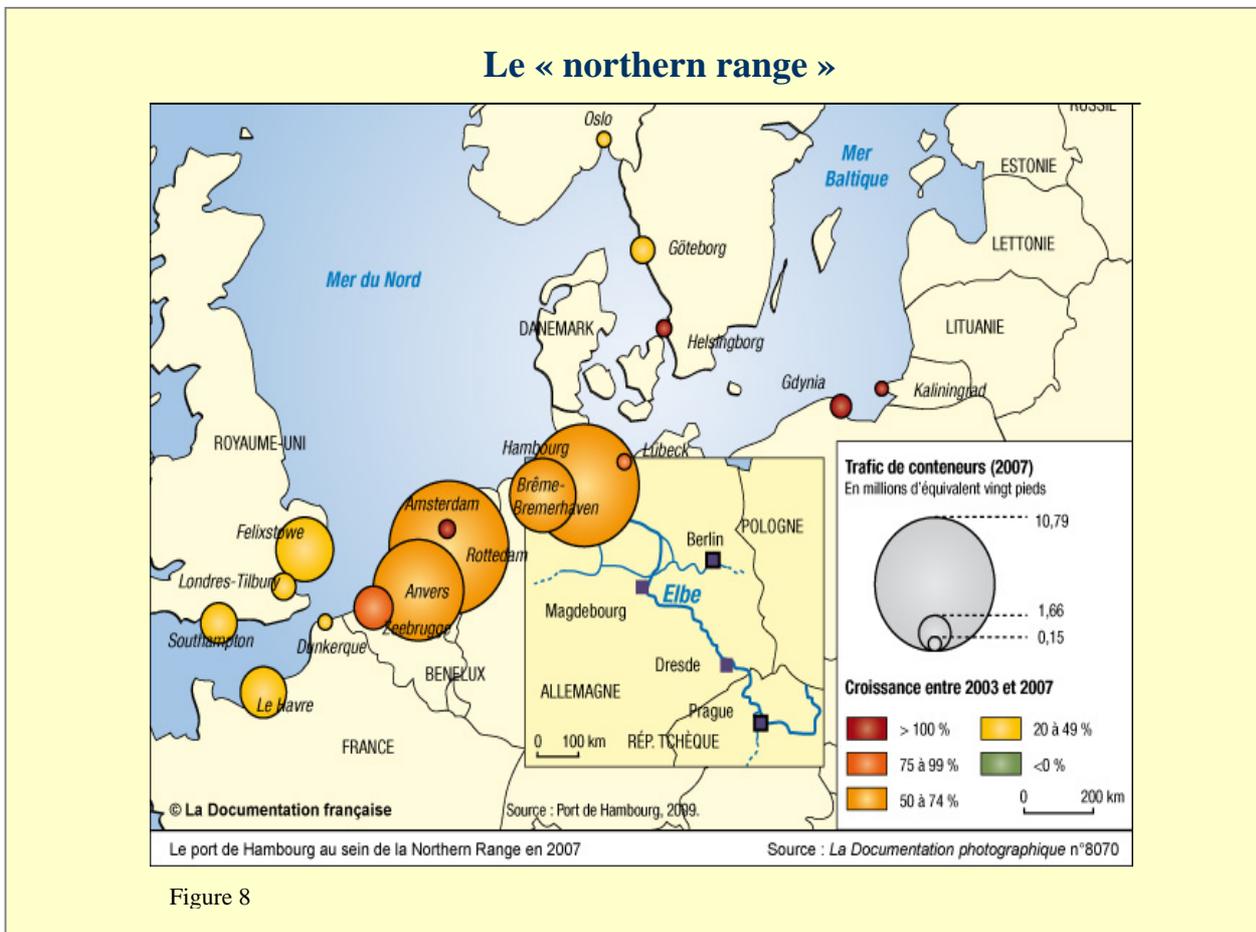


Figure 8

Si sa part est en train de diminuer à l'échelle de l'Europe en raison de parts de marché gagnées depuis le milieu des années 1990 par les ports de la Rangée Nord - Méditerranée, elle s'élève encore à 47% aujourd'hui. Et Rotterdam, Hambourg, Anvers et Brême occupent toujours les quatre premières places de la hiérarchie portuaire européenne, totalisant à eux quatre plus de 40% du trafic conteneurisé total européen (contre, il est vrai, 48% en 1985).

Cette mutation liée à la conteneurisation a révolutionné le transport, il n'y a plus de rupture de charges, on charge le conteneur dans une usine, on le décharge dans une autre usine.

En contrepartie, les espaces nécessaires à terre doivent s'adapter et être de plus en plus vastes pour traiter les milliers de conteneurs débarqués, puisque les plus gros bateaux transportent déjà 13 000 boîtes.

Comment les ports ont-ils relevé le défi du gigantisme des navires ?

Un porte - conteneur de 300 m de long occupe à lui seul 9 Ha de surface portuaire. De plus, la rapidité des services de manutention, notamment dans le maniement des conteneurs, est souvent primordiale pour une entreprise, tout comme la place disponible.

Ces besoins de rapidité accrue et la nécessité de disposer de vastes espaces et de nouvelles infrastructures ont obligé les ports de commerce à s'éloigner des centre-villes et à descendre vers l'aval des fleuves. La planche de photographies n°4 permet de visualiser ce besoin d'espaces.

### Les nouveaux espaces portuaires



Photo : A Provost, 2007



Photographies n° 4

Quelles sont les conséquences de ces évolutions sur les ports de commerce et le transport maritime, **sur la façade atlantique ?**

Le Hors Série *Le Marin* (avril 2008), consacré au bilan dans les ports de commerce 2007, nous indique une progression assez limitée, en 2007. « Le bilan des trafics enregistrés par les ports français en 2007 est plutôt mitigé. Globalement, les vingt principaux ports de métropole ont vu transiter un total de 376,9 millions de tonnes, soit 1,2 million de tonnes de plus qu'en 2006. A retenir : la baisse des vracs – solides et liquides - et la très bonne santé des marchandises diverses. »

L'Isemar vient de consacrer une note de synthèse sur *les enjeux territoriaux des grands ports français*. Selon ce rapport : « le tissu portuaire français s'est désormais clarifié autour des « grands ports maritimes », restés dans le giron de l'Etat, et des ports secondaires, transférés aux collectivités locales. Ces ports d'Etat sont des éléments fondamentaux de l'économie nationale et ont été régulièrement l'objet d'importants projets bien que souvent contrecarrés par le rythme rapide des changements économiques et par la pression concurrentielle européenne. Si le fonctionnement de nos ports a été critiqué, leur disponibilité territoriale est une force reconnue. Avec la réforme, les ports disposent maintenant des divers atouts pour rester les pivots essentiels de notre lien avec les marchés globaux en se concentrant sur leur développement territorial. »

Concernant la façade atlantique, la mise en service de Port 2000 au Havre, a stimulé le développement de la logistique autour de plusieurs zones : pont de Normandie (1996), Le Hode (2007). Montoir séduit également les investisseurs logistiques.

Le rapport ajoute que : « La France dispose d'un territoire en grande partie sous exploité. Le grand développement portuaire des années soixante-dix n'a été que partiel. Nos grands ports doivent répondre à deux défis du point de vue territorial. Le premier est la bonne articulation des processus portuaires (terminal, zone logistique, desserte terrestre). Le second est la reprise des développements industrialo-portuaires.

Du point de vue des conteneurs, en 2019, Le Havre aura achevé la mise en place de son port en eau profonde. Plus en retrait en terme d'activité, Dunkerque et Montoir disposent de capacités adaptées à des développements nouveaux. Outre les nombreuses zones logistiques en chantier, la desserte terrestre et l'intermodalité sont au programme de tous les ports avec l'amélioration de la connectivité et des interfaces fluviales et ferroviaires.

Les ports français ont été calibrés pour accueillir des grandes implantations industrielles. Les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine et des Bouches du Rhône intègrent des nouveaux développements massifs. Au Havre, il s'agit d'aménager les bords du Grand Canal aux activités portuaires et sa connexion au canal de Tancarville.

Dunkerque n'a pas de projet massif mais dispose de beaucoup de place alors que Rouen peut étendre ses zones existantes de Radicatel, Port Jérôme et Moulineaux. Nantes Saint Nazaire, en partie grâce à son site de Montoir, a pour ambition justifiée de devenir la porte atlantique du tissu portuaire français.

Pour tous les ports, le volet énergétique va continuer à peser avec la nouvelle filière des biocarburants et la généralisation des trafics méthaniers. Avec l'augmentation de la consommation, la libéralisation des marchés énergétiques européens et la diversification des approvisionnements, l'activité portuaire gazière a repris de l'importance.

D'une manière plus large, l'espace portuaire reste une opportunité économique pour la transformation industrielle ou la distribution commerciale dans le cadre d'une économie de plus en plus globale et attachée à des performances logistiques.

Du point de vue de l'emploi, les espaces portuaires urbains, de moins en moins utilisés et souvent en phase de requalification, restent toujours denses en termes d'activité (administration, gares maritimes pour passagers, agents et transitaires, sièges sociaux des armateurs). Les autres espaces portuaires nourrissent essentiellement les emplois des industries mais, avec les nouveaux développements de la logistique, des perspectives intéressantes se dégagent.

La domanialité portuaire définie dans les années soixante fournit aux grands ports maritimes des atouts non négligeables de développement. D'ailleurs « une partie de leur mission consiste désormais à doper leur développement foncier autour de l'aménagement de zones industrielles et logistiques. » (Isemar, février 2009)

C'est une mission qui peut être facilitée par le transport de passagers qui par ailleurs est beaucoup plus sensible à la proximité urbaine que les autres activités portuaires. C'est la raison pour laquelle, de nombreuses villes portuaires se dotent de ce type de trafic et cherchent à relancer la croisière.

En 2007, la progression a été homogène sur les principales façades : « les ports français ont vu transiter 27,8 millions de passagers (+3,1%) » (Hors série *Le Marin*, avril 2008). Pour celle qui nous intéresse directement, le Nord a généré un courant de 18,25 millions de passagers. C'est environ 400 000 de plus qu'en 2006 et cela représente pour Dunkerque une fréquentation en hausse de 26,3%. C'est Calais qui est toujours en tête avec 11,5 millions de passagers. «D'autres ports de la façade ont connu une progression de leur fréquentation : Le Havre, St Malo et Roscoff. Seul Cherbourg enregistre un léger recul. »

En ce qui concerne la croisière, le dossier spécial paru dans le journal *Le Marin* du 6 mars 2009, nous révèle que celle-ci n'échappe pas à la tourmente de la crise économique. « Si les géants mondiaux Carnival et Royal Caribbean International ne semblent pas vaciller, certains de leurs concurrents ont décidé de réduire la voilure. A commencer par NCL et MSC qui ont choisi de ralentir l'extension de leur flotte. Des décisions qui ne font pas l'affaire des chantiers dont l'activité risque d'être fortement réduite une fois les commandes en cours réalisées. » Le marché mondial est caractérisé par une baisse surtout enregistrée sur les petits paquebots de grand standing, tandis que la clientèle de paquebot type Costa semble se maintenir.

**Au niveau Européen**, si le marché est loin de celui des Etats-Unis, le potentiel est important. Les Britanniques sont les premiers à partir en croisière avec 1,4 million de croisiéristes. Le marché a augmenté de 80% en cinq ans. « Le marché allemand arrive en deuxième position avec plus de 800 000 passagers, contre 537 000 en 2003. Viennent ensuite l'Italie tiré par Costa (700 000 passagers, le double de 2003) puis l'Espagne, loin devant la France. » Selon les spécialistes, l'Europe possède un potentiel énorme. Plusieurs ports européens se sont d'ailleurs regroupés sous le nom d' « Atlantic alliance » afin d'attirer les touristes américains et de faire des ports européens non plus de simples points de transit pour les passagers mais de véritables escales.

**En France**, le marché de la croisière est plus en retrait que chez ses voisins européens. Comme le titre *Le Marin* : « France, l’envol se fait toujours attendre ».

Néanmoins, la présence de la compagnie des îles du Ponant, présente sur le marché du luxe avec de plus petits bateaux permettant de proposer des croisières atypiques et l’attrait de certains ports nuance un peu la tendance. Le port de Marseille vise ainsi le million de passagers en 2011, et le nombre de passagers qui fréquentent aujourd’hui le port de la cité Phocéenne est exponentiel. La Côte d’Azur fait toujours rêver les croisiéristes et les ports de la façade atlantique ne sont pas en reste puisque plusieurs ports enregistrent un nombre record d’escales. Brest et ses croisières celtiques attirent chaque année davantage de croisiéristes. A Bordeaux, les efforts réalisés depuis quelques années semblent payer : « entre la réalisation d’un espace dédié à l’accueil des croisiéristes, la proximité immédiate des trois sites classés au patrimoine mondial de l’Unesco et la possibilité de pouvoir accueillir les paquebots jusqu’à 210 mètres en plein centre-ville, Bordeaux a des atouts pour séduire les compagnies ».

Si les ports cherchent aujourd’hui des moyens pour relier la ville au port, c’est parce que la mondialisation du commerce maritime que nous venons d’évoquer a conduit à un « divorce entre la ville et le port » (A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron, op cité).

« Le mouvement le plus radical est ce divorce entre la ville et ce port qui ne peut s’épanouir qu’à l’extérieur de la cité. C’est particulièrement visible dans les estuaires qui se construisent des boulevards portuaires. A Bordeaux, si en 1937 le port principal est toujours sur la rive gauche mais aussi sur la rive droite (appontements et quais de Queyries), le développement des activités commerciales et industrielles entraîne la création d’annexes portuaires, d’abord à Bassens aval et amont, pour les bois et les pondéreux, puis au Bec d’Ambes, à la jonction de la Dordogne et de la Gironde pour le port pétrolier, à Blaye rive droite, à Pauillac pour le pétrole brut et la station de radoub et enfin en 1933 au Verdon où les paquebots en escale peuvent débarquer leurs passagers qui peuvent gagner plus rapidement Bordeaux par train sur une ligne électrifiée.

Nantes, mais sur une distance plus courte et compte tenu de l’autonomisation de St Nazaire, offre une même organisation à la veille de la Seconde Guerre mondiale. » (A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron, op cité). Ces ruptures ville – port s’observent avec plus ou moins de force dans les villes de Rouen, Le Havre, Lorient, La Rochelle et Bayonne

La mondialisation du commerce maritime a donc conduit aux déplacements spatiaux des ports. De ce fait, les anciens bassins et les entrepôts les jouxtant se sont retrouvés inutilisés et ont constitué en plein cœur des villes, des friches maritimes. (Photographie 5).



La façon dont A. Vigarié (op cité) décrivait en 1979 le quartier portuaire est assez symptomatique du destin de ces anciens espaces maritimes : « Puisque l'étalement des installations modernes n'est plus fidèlement suivi par le tissu urbain et qu'un décentrement se produit, le quartier portuaire, resté en arrière, est souvent marqué par le vieillissement de ses équipements : vieux bassins, vieux quais, vieux bateaux, vieilles maisons. Il a connu des périodes successives d'activité jusqu'à la péremption ; il a vécu l'arrivée des longs courriers à voiles qui s'amarraient souvent la poupe à quai ; puis a commencé la dégradation fonctionnelle : utilisation par le cabotage puis par les engins de servitudes ; puis ce fut la demi – solitude des bateaux désarmés ; puis la désaffectation des quais désertés par les marchandises ; l'arrêt des travaux d'entretien a accéléré la désuétude. »

La notion de système port prend ici tout son sens. Le monde de la marine marchande requiert en effet, des adaptations permanentes, à différentes échelles et avec des répercussions mondiales.

### Les fonctions militaires :

Comme le rappelle F. Péron (A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron, op cité), « la France fut une grande puissance maritime et coloniale, les héritages militaires littoraux sont nombreux et diversifiés. On redécouvre seulement aujourd'hui l'ampleur des systèmes séculaires et stratifiés de défense en rade de Brest, de Lorient ou de Toulon. Préfecture maritime, port abris de la flotte et emprise des activités de construction navales ont structuré la morphologie urbaine des ports militaires, et les bases sous marine héritées de la dernière guerre y occupent une place importante. »

G. Buti nous rappelle qu'au XIX<sup>ème</sup> siècle le réseau des ports arsenaux s'appuie sur quatre sites. Brest et Toulon, ports d'attache des deux flottes de l'Atlantique et de la Méditerranée, cumulent les fonctions de construction, d'armement et de stationnement des troupes. Lorient et Rochefort ne sont que des chantiers de construction et d'entretien. De 1850 à la Première Guerre mondiale, la volonté de rééquilibrer le dispositif maritime est évidente. La décision d'équiper Cherbourg à marche forcée sous le Second Empire est significative. Le schéma du ministère est clair. Il faut un arsenal par façade maritime, Cherbourg sur la Manche, Brest sur l'Atlantique, Toulon sur la Méditerranée. Si chronologiquement l'achèvement de Cherbourg date du Second Empire, il faut considérer que c'est le résultat d'une politique définie dès la monarchie de Juillet. Mais avant de construire l'arsenal, il faut réaliser la digue de protection qui représente un chantier considérable. L'Etat a dû se résoudre à investir massivement pour faire de Lorient et Rochefort des arsenaux technologiquement à niveau en attendant que Cherbourg soit opérationnel. Au lendemain des guerres de 1870 et 1914 -1918, les menaces de fermeture ou de privatisation sont récurrentes. La nécessité de mobiliser tous les arsenaux pour la guerre a repoussé l'échéance. Mais en décidant de construire à Lorient un troisième bassin de radoub et une grande forme de construction, achevés en 1920, la Marine scellait le sort de Rochefort (fermé en 1927) et assurait la pérennité de Lorient.

Ainsi, la Marine nationale a connu et connaît encore aujourd'hui de profonds bouleversements. « Depuis 1985, plusieurs évènements, voire bouleversements, ont modifié les missions de nos forces armées, les moyens et organisations permettant de les assumer et les industries, systèmes ou équipements constituant les outils de leur exercice.

La forme bipolaire du monde s'est effacée, cependant que le monde multipolaire appelé de nos vœux n'est pas encore affirmé autour de centres régionaux modérés, ayant démontré une force durable ou ayant trouvé un équilibre géopolitique ». (Alliot-Marie M. 2004) Pour notre pays, cela a entraîné une professionnalisation des armées qui a impliqué un redéploiement des organisations et des comportements, et les restructurations industrielles qui ont entraîné, à des degrés divers, des partenariats capitalistiques ou inter - entreprises.

Si comme pour les autres secteurs d'activités, nous nous plaçons à présent à différentes échelles, **du mondial au local**, on remarque que : « les Etats – Unis ont investi plus de 1 100 milliards de dollars, sur la période 1980 – 2003, tandis que les pays européens consacraient un peu moins de 300 milliards à leur dépense de recherche et développement militaire. La France et le Royaume - Uni représentant les trois quarts des investissements dans ce domaine. Si on y ajoute l'Allemagne, les trois autres pays ne représentent qu'un peu plus de 10% des dépenses de recherche et développement militaire. Actuellement le différentiel qui tendait à se réduire légèrement entre 1991 et 1996 s'accroît depuis cette date et, circonstance aggravante, explose les deux dernières années en passant de 36 milliards de dollars(constants 2003) en 2001 à 52 milliards de dollars en 2003 ». (Alliot-Marie M. 2004).

A l'échelle européenne, la construction de la PESD et l'équilibre à trouver avec l'OTAN est en cours.

Enfin, au niveau français, la réforme de 1996 consécutive de la fin du service national et de la réorganisation interne des armées, a généré d'importants changements. Aujourd'hui avec la parution du nouveau livre blanc, de nouvelles réformes sont en cours. Comme l'indique Margerite Lamour dans son rapport sur *la préparation et l'emploi des forces* : « 2008 aura été une grande année de changements pour la défense nationale ! En effet, la publication en juin du nouveau livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, qui redéfinit les orientations stratégiques et les contrats opérationnels des forces pour les prochaines années, a été suivi, à la fin du mois de juillet, de la présentation d'un plan de réforme du ministère de la défense, issu de la révision générale des politiques publiques (RGPP) engagée depuis 2007 ».

Comment ces différentes séries de mesures concernant la Marine nationale se sont – elles répercutées sur les sites portuaires militaires et pour les sociétés littorales ?

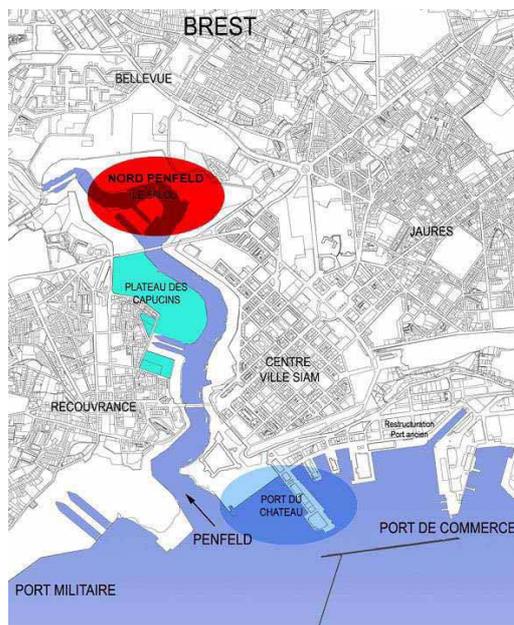
De vastes emprises militaires ont été libérées au profit des collectivités locales. Les réformes engagées, la privatisation de la DCN, en 2003, ont participé à l'ouverture des espaces militaires. Aujourd'hui les bases principales de la Marine sont situées à Brest, à Toulon et à Cherbourg.

Brest et Lorient, toutes deux détruites à la fin de la Seconde Guerre mondiale se sont trouvées dans des situations relativement comparables : un passé commun de ville quasiment entièrement rasées, laissant la place à une ville nouvelle dessinée selon les principes rigides de fonctionnalité et de géométrie, « une volonté de transformer l'ancienne ville-port en ville maritime telle qu'on la conçoit aujourd'hui ». (A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron, op cité.)

A Lorient, l'arsenal et l'enclos de la Marine ont été ouverts au public en juillet 2000 pour la première fois depuis 300 ans. La base de Kéroman est aujourd'hui un espace dédié à la course au large avec pour point d'orgue la cité de la voile Eric Tabarly.

La ville de Brest voit quant à elle se libérer progressivement 140 ha en plein centre-ville. La partie interne du port militaire et de l'arsenal situé en fond de la ria de Penfeld et sur sa rive gauche (éperon du plateau des Capucins) a été cédée en 2004 par la Marine à la ville (Figure 9).

### L'ouverture des espaces militaires au public.



Source : concertation préalable à l'aménagement du plateau des Capucins, 2008.

Figure 9

L'arsenal de Cherbourg est passé de 5 000 à 2 000 salariés et 12 000 m<sup>2</sup> seront bientôt rétrocédés à la ville. C'est cette rétrocession de terrains qui a permis à la ville de faire partie des 10 projets « ports de plaisance exemplaires » en 2010.

« Les villes coupées physiquement de la mer, à une époque historique plus ou moins récente, constituent un autre cas de figure. Ainsi, St-Nazaire et Rochefort - sur – mer ont été confrontées à cette situation de privation de l'accès de leurs habitants à la mer à cause de la construction par l'occupant allemand d'une base sous-marine dans le premier cas, à cause de l'envasement de la Charente et de la fermeture de l'arsenal par la Marine en 1927 dans le second cas. Rochefort est un rêve de roi (de Fontainieu, 2002) qui, au début des années soixante-dix se mourait lentement sur la rive droite de la Charente engourdie, dont les ruines de la corderie royale étaient envahies par la végétation et les bassins de carénage à demi comblés par les vases. » (A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron, op cité.)

Face à ces réductions de personnel qui conduisent à ouvrir des espaces privés au domaine civil, l'autorité nationale a constitué un fonds, le fonds FRED (Fonds de Restructuration de la Défense, 4 février 1995) dont l'objectif est : « d'aider à la restructuration des régions et bassins d'emploi touchés par la réduction des activités des armées en privilégiant les actions concourant au renforcement du tissu économique et industriel local. » Certains biens immobiliers sont ainsi cédés aux municipalités pour un euro symbolique. Le parc immobilier est rationalisé de même que le personnel. En 2009, la Marine va réduire ses effectifs de 835 postes, à raison de 78 % de militaires et 22 % de civils. D'ici à 2015, ce seront 5 500 emplois qui seront supprimés. Si, globalement, les anciens marins se reclassent aisément, quelles sont les conséquences spatiales de cette réforme des armées ? Que faire des infrastructures et bassins militaires devenus publics ?

### L'ouverture des espaces militaires au public, port de Cherbourg



Photos : A Provost, 2006

Photographie n° 6

On retrouve une fois encore une problématique commune, que ce soit pour la pêche, le commerce ou la marine nationale. Les évolutions sectorielles du monde maritime conduisent en effet à libérer un certain nombre d'espaces qui se retrouvent délaissés, alors même que le littoral est sans cesse soumis à une pression exacerbée. Des causes spécifiques conduisent ainsi à des conséquences spatiales, identiques : des espaces vides, délaissés au sein des villes portuaires.

### 1.1.3- Conséquences spatiales de cette évolution portuaire.

Ces modifications dans l'organisation des activités portuaires sont visibles dans l'espace.

Les anciens bassins des centres villes sont à l'abandon et n'accueillent plus d'activités portuaires. Les usines, bâtiments, outillages des exploitations portuaires d'antan ont bien souvent été laissés sur place. Personne ne va plus sur ces sites, hormis quelques populations marginales.

Tout ceci conduit à faire de ces sites, des espaces inhospitaliers et laissés à l'abandon.

Lorsque ces quartiers sont situés en ville, cela conduit à rompre le lien ville - port, lien qui était pourtant très fort durant des années où le port participait largement à l'économie des villes et employait une part importante de la population urbaine. Les quartiers St Nicolas et des Neiges au Havre, qui sont traditionnellement des quartiers populaires, se sont retrouvés totalement coupés de la ville avec l'apparition du trafic de conteneurs (photographies n°7).

#### **Quartiers St Nicolas et des Neiges au Havre.**



Les anciens hangars du quartier St Nicolas à l'état de friches.



Quartier des neiges : derrière la palissade, l'un des terminal à conteneurs.



L'ouvrage : *La Mémoire d'un port* traduit bien cette impression de vide qui règne autour des anciens bassins portuaires : « Voici donc le superbe plan d'eau du bassin du commerce quasi vide, un voilier ici, un bateau restaurant là, un bassin de natation un peu plus loin, autant dire rien. Le bassin est devenu une sorte de miroir du vide urbain. » (A.Frémont) Là où le port est encore actif, la situation n'est pas tellement différente : « Ce jour là, c'est vers le port qu'il va attirer par la curiosité, les images anciennes de voiliers et de paquebots, le foisonnement des formes et des mouvements, les miroitements à la Monet. Mais le port a lui aussi pris des formes abstraites. Aucune foule ne s'y presse. Les navires sont peu nombreux mais de taille gigantesque, comme le bassin au-delà de l'écluse François Ier, quai de l'Europe, quai de l'Atlantique.

Le container devenu conteneur a non seulement révolutionné les techniques du transport maritime à la fin des années 1960, mais il a aussi transformé l'esthétique des ports, plus complètement encore que ne l'avaient fait les minéraliers et les pétroliers géants. Jadis, avant la grande abstraction, les marchandises diverses, les biens nommés étalaient sur les quais toute la variété des produits de l'univers, exigeant une foule de travailleurs dans un dédale de formes et de couleurs et une cacophonie où se mêlaient les appels des dockers, les grincements des grues, le hurlement des sirènes, le halètement des trains.

Le conteneur a introduit le cubisme sur le port. Nulle monotonie cependant ne saisit l'étranger lorsqu'il pénètre dans cet univers, plutôt un sentiment d'écrasement, comme s'il pénétrait, très loin de Monet ou de Boudin, dans une immense toile abstraite, tendue entre l'estuaire et la ville, plus mobile encore qu'un Calder, riche de couleurs vives, de mouvements rapides, de formes sèches et fortes, et dont l'intelligence supérieure se cacherait dans l'intimité de l'informatique, au-delà des hommes, à peine présents, réduits à l'état de points minuscules sur les tracteurs, les portiques, les ponts des navires, alors que le peintre ou l'architecte inconnu de cette métamorphose auraient voulu tout effacer des formes et des savoirs anciens pour ne retenir que l'épure droite d'une abstraction sans aucune autre contrainte. La lumière de la Basse Seine miroite de toutes ses nuances sur l'eau des bassins, mais elle est maintenant comme écrasée par l'éclairage des navires, l'envolée métallique des portiques, les couleurs vives des boîtes. Honfleur est à portée de main, mais comme un autre monde. » (A. Frémont, 1997)

Le lien ville - port a donc été bouleversé dans de nombreuses villes portuaires.

Cela s'est encore accentué aujourd'hui. En effet, l'ouvrage de Frémont décrit un personnage qui se promène sur le terminal à conteneurs. Cela n'est plus possible actuellement depuis la parution en janvier 2004 au journal officiel (26/03/04), du code ISPS : International Ship and Port facility Security (code International pour la Sécurité des navires et des installations Portuaires). Ce code regroupe des mesures destinées à renforcer la sécurité des navires et des installations portuaires. Le code ISPS a été adopté par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en décembre 2002 après les attentats du 11 septembre aux Etats-Unis. Il est entré en application le 1er juillet 2004. L'IMO est une organisation internationale créée par les Nations Unis pour promouvoir la sécurité maritime. Elle a été mise sur pied en 1958 sous le nom d'OMCI. Le code ISPS fournit un cadre à la gestion du risque et à la diminution de ce risque. Il contribue à rendre l'industrie maritime moins vulnérable. 164 pays sont membres de l'OMI. L'ISPS fait partie de SOLAS (convention internationale pour la sécurité des personnes en mer). SOLAS est une convention sur la sécurité des navires marchands et a été conçu après la catastrophe du Titanic en 1912. Les gouvernements contractants sont obligés de se conformer au code ISPS et doivent l'appliquer. Ils doivent s'assurer que les mesures de sécurité appropriées ont été mises en place dans les installations portuaires et les voies navigables. Tout navire et toute installation portuaire doit déterminer les mesures à prendre pour assurer sa sécurité. Le but est de parvenir à une sécurité à 100% mais ce n'est pas garanti. Après le 1er juillet 2004 les navires et les installations portuaires doivent démontrer qu'ils appliquent les procédures de gestion du risque. Les gouvernements contractants peuvent s'échanger des informations. Les navires doivent obtenir la certification de " sécurité internationale du navire " pour pouvoir continuer à naviguer. L'OMI n'impose pas de pénalité en cas de non respect du code. Ce sont les forces économiques et commerciales qui contraignent à s'y conformer. (Organisation Maritime Internationale), website : [www.imo.org](http://www.imo.org)

Ce code reconnaît « qu'il est nécessaire que l'organisation examine, dans le but de les réviser, les mesures techniques et juridiques existantes et envisage de nouvelles mesures appropriées permettant de prévenir et réprimer le terrorisme à l'encontre des navires et d'améliorer la sûreté à bord et à terre, de façon à réduire les risques pour les passagers, les équipages et le personnel portuaire à bord des navires et dans les zones portuaires ainsi que pour les navires et leur cargaison. » Cela se traduit spatialement par une fermeture des espaces au public. C'est ce que montrent les photographies n° 8.

Le port devient ainsi une enclave dans la ville. La majorité des Havrais n'ira jamais sur le site Port 2000, dès lors la réalité portuaire ne peut être perçue par le grand public. Le clivage ville port grandit encore.

### **Les conséquences spatiales des normes ISPS : un port qui se ferme.**



Port du havre

Photos : A Provost, 2006



Port de Dunkerque

Photographies n° 8

En cette période où l'espace littoral est particulièrement convoité et donne lieu à d'importants conflits d'usages, cette situation est tout à fait paradoxale.

Autre paradoxe relatif à ces enclaves portuaires délaissées, l'engouement des citadins envers les espaces d'eau. Comme l'écrivait déjà en 1998, T. Marcus en étudiant les ports de Bretagne sud, celles-ci : « appuient leur développement culturel et touristique autour d'un lieu stratégique : le port. L'espace portuaire urbain est vivant, riche en patrimoine culturel, ce qui crée une dynamique touristique sur l'ensemble de la région urbaine dirigée par la ville centre. Dans ce cadre, le port est, au sens large, un lieu d'initiation à la culture. » T. Marcus insiste en décrivant le concept de : « *voyage portuaire au bout de la ville* », où se mêle « un dédale d'images anciennes et actuelles, des flâneries terrestres sur des quais urbains ». Pour lui, être dans la ville sur le port, au cœur de l'histoire, confère à ces sites des espaces multiples réunis en un. « Le port urbain est un espace à géométrie variable et un lieu de mouvement, il offre la diversité culturelle au touriste urbain pressé et blasé.

Le port constitue une synapse, espace de transition au service du tourisme insulaire et nautique. »

« Le port a une identité propre qui s'oppose à l'abstraction de la civilisation urbaine. Il recèle des éléments authentiques qui sont recherchés prioritairement par le promeneur ou le visiteur. Il contient des références parfois oubliées comme patrimoine, mer, nature et lieu de vie.

Le port redevient un espace attractif, un lieu animé. Il va être, dans les années 80-90, un outil de développement économique et sa dimension touristique va apparaître essentielle pour la ville et ses aires d'influences. »

Si l'on étudie de près le vocabulaire contenu dans les articles liés aux ports, on s'aperçoit très vite que celui-ci est mélioratif. Ainsi dans un article de la revue *Bateaux*, (Barle, 2003) voici les termes qui sont employés pour décrire les vieux bassins d'Honfleur : « L'estuaire de la Seine dissimule un joyau. C'est au matin naissant que l'entrée dans le vieux bassin fait le mieux saisir le charme d'un port au passé prestigieux. » « Port patrimoine ». « Honfleur et son port perpétuent une tradition maritime que les grandes marinas négligent trop souvent. » « Dans le Vieux Bassin, les visiteurs s'offrent en spectacle aux badauds qui passent. ». Le fait de laisser des bassins en plein centre-ville à l'abandon est une fois encore très paradoxal, aux vues des évolutions et des mœurs de nos sociétés modernes.

## 1.2- L'explosion de la plaisance

### Introduction :

Parallèlement à ce déclin des activités maritimes traditionnelles, de nouvelles formes de pratique sont apparues sur le littoral. La société de consommation et de loisirs à laquelle nous appartenons a créé de nouveaux usages jusqu'alors inexistantes. La plaisance apparue dans les années 1960 fait partie de ces nouveaux usages. Son essor, nous le verrons a été fulgurant. Tellement fulgurant que cela pose des problèmes de stockage des bateaux de plaisance, tellement fulgurant que les études scientifiques sur le nautisme se sont multipliées. Nous allons donc retracer l'histoire de la plaisance mondiale et française ; de la naissance du phénomène, à son engouement pour arriver aux problématiques actuelles. Comme l'indiquent JM. Dewailly et E. Flament en 1993 : « Les pratiques de loisirs constituent une donnée sociétale fondamentale, reflet de l'évolution de nos sociétés et modes de vie, et un enjeu considérable. Elles modifient les modes d'usages et les formes d'organisation des espaces, en même temps qu'elles travaillent de l'intérieur et transforment les sociétés d'accueil. » « Les usages des temps libres sont devenus, et vont devenir de plus en plus dans le futur, des organisateurs spatiaux et sociaux structurants. (Viard, 2002). »

### 1.2.1 : La naissance de la plaisance mondiale et française.

Selon JP Augustin (2006), le mot Yacht a été emprunté aux Néerlandais. Ce sont les Anglais qui vont l'utiliser dès le XVII<sup>ème</sup> siècle et qui l'associeront aux régates après 1815. La plaisance mondiale, issue du yachting est ainsi née en Angleterre à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle. D'après N. Bernard (2000), on compte 50 yachts britanniques en 1 800 et plus de 2 000 en 1 880. « En France le terme est adopté au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, en complément du mot « plaisance » qui qualifie davantage les navires que la pratique elle-même. »

« Le yachting a une origine aristocratique, et concerne à ses débuts les classes sociales privilégiées : familles royales et princières, bientôt imitées par de riches industriels, des négociants et des armateurs fortunés, ainsi que des officiers de marine amateurs de navigation récréatives... ».

Les régates se courent sur de superbes bateaux. On peut noter de façon anecdotique que quelques pêcheurs régataient entre eux, sur leurs propres bateaux, mais de façon générale seuls les aristocrates pouvaient naviguer : « ne peut être considéré comme amateur, celui qui a exercé les professions de mécanicien, artisan, laboureur ou engagé dans un travail manuel ». B. Poyer, A. Soler (1998).

Ce plaisir à s'affronter sur l'eau en étant le plus performant possible a largement contribué aux progrès technologiques accomplis dans le monde du yachting puis de la plaisance. « Le premier grand club organisateur de régates est le Royal Yacht Squadron de Cowes, dans l'île de Wight. Cette région va devenir dès le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, un haut lieu de compétitions pour les voiliers. Suivant cet exemple, des amateurs vont créer des clubs nautiques dans la plupart des grandes villes portuaires d'Europe et d'Amérique du Nord.

En France, la première société des régates est créée au Havre en 1838. Ce sont principalement des Parisiens aisés qui vont en devenir membres, grâce au chemin de fer.

Fort de sa notoriété, la société des régates du Havre se verra confier l'organisation des Jeux Olympiques de Paris en 1924. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, la pratique de la voile demeure réservée à très peu d'adeptes. Les bateaux sont alors stockés dans les ports existants : pêche, commerce et parfois sur des mouillages individuels. Le peu de navire fait que la cohabitation est en général acceptée par les marins professionnels.

A partir des années 1960, la plaisance va exploser. Le nombre d'immatriculations s'envole, la pratique se démocratise, nous entrons dans l'aire des loisirs, la plaisance de masse y aura une place de choix. Comment expliquer cet essor ? C'est ce que nous allons voir à présent.

Voici tout d'abord un tableau (tableau 2) qui recense en France, les immatriculations des navires par année, par taille et par type de bateaux. Il est extrait de l'étude AFIT : *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance* (2003).

On distingue très nettement le boom à partir de 1961.

### Evolution de la flotte de plaisance entre 1910 et 2000

	voiliers-6 m	voiliers de 6 à 8 m	Voiliers de 8 à 10 m	Voiliers de 10 à 12m	Voiliers>12m
1911-1915	5	5	4	7	3
1916-1920	14	3	11	5	6
1921-1925	28	21	15	7	17
1926-1930	40	43	35	17	26
1931-1935	110	75	32	28	40
1936-1940	129	94	67	36	37
1941-1945	76	63	25	6	16
1946-1950	212	268	129	69	40
1951-1955	307	364	201	80	48
1956-1960	853	501	308	89	47
1961-1965	5105	1775	806	240	89
1966-1970	15503	3921	1473	322	147
1971-1975	19019	6256	2849	860	439
1976-1980	20528	13601	6762	2160	865
1981-1985	8689	8682	5318	3059	826
1986-1990	3651	2496	2950	2763	1372
1991-1995	3705	1847	1341	1862	1207
1996-2000	3592	1875	1861	1915	1482
<b>TOTAL</b>	<b>81566</b>	<b>41890</b>	<b>24187</b>	<b>13525</b>	<b>6707</b>

	Moteur <6 m	Moteur de 6 à 8 m	Moteur de 8 à 10 m	moteur de 10 à 12 m	Moteur > 12 m
1911-1915	31	12	3	1	1
1916-1920	224	51	6	1	1
1921-1925	235	82	15	4	6
1926-1930	377	143	43	7	12
1931-1935	566	255	58	25	18
1936-1940	603	266	86	58	46
1941-1945	417	209	42	32	37
1946-1950	1051	495	125	135	88
1951-1955	1678	759	206	173	97
1956-1960	2968	1326	329	242	87
1961-1965	15318	2380	639	334	157
1966-1970	39244	4902	1178	555	227
1971-1975	70854	6334	1319	482	357
1976-1980	96464	8219	1286	554	294
1981-1985	77093	5699	1119	380	219
1986-1990	64372	8599	2039	930	480
1991-1995	58734	11855	2362	1041	971
1996-2000	54694	11663	1349	789	1006
<b>TOTAL</b>	<b>484923</b>	<b>63249</b>	<b>12204</b>	<b>5743</b>	<b>4104</b>

Tableau 2

### 1.2.2 : L'engouement pour la plaisance

Selon N. Bernard (op cité) : « plusieurs facteurs vont contribuer à accélérer l'essor de la navigation de plaisance et conduire à sa démocratisation. Tout d'abord, il faut évoquer la mise au point de nouvelles techniques et de nouveaux matériaux de construction, qui vont permettre de réaliser des bateaux de plaisance plus facilement et à moindre coût : le contre-plaqué et surtout le polyester, dont l'utilisation débouche sur la fabrication en série d'unités bon marché (type Muscadet). Ce nouveau matériau est un des facteurs essentiels de la démocratisation de la plaisance à partir du début des années 1960.

Le rôle de certains pionniers sera également déterminant. En effet, jusqu'en 1946, l'apprentissage de la voile est réservé à une élite. Comme le souligne JP. Augustin (2006), en 1941, le Gouvernement de Vichy fait appel au commandant Rocq pour lui demander d'installer des centres d'apprentissage de la voile. « L'objectif du Régime de Vichy, après le désastre de 1940, est la création d'un homme nouveau capable de rénover et de relever le pays. » Quatre centres ont vu le jour, dans une ambiance très militaire. Les mentalités vont changer avec « la création du Centre Nautique des Glénans par Philippe Vianney en 1947 qui donne aux activités de plaisance un véritable laboratoire où seront mis au point de nombreux navires d'apprentissage de la voile et de la croisière. Les Glénans dont la renommée est importante, sont encore aujourd'hui un moteur de promotion et de diffusion de la plaisance, et ceci bien au-delà des frontières nationales. De façon générale, la multiplication des écoles de voile à partir des années 1960 représente un facteur déterminant de l'essor des activités nautiques.

Le rôle de certains architectes navals mérite également d'être évoqué dans la mesure où ils ont participé à leur façon à la diffusion de la navigation de plaisance. Il est bien difficile d'en établir une liste exhaustive. On peut toutefois citer Christian Maury et Lucien Lanaverre, aux quels on doit la conception, à la fin des années 1950, du célèbre 420, premier dériveur léger de série en polyester, ainsi que Jean Jacques Herbulot créateur de bateaux mythiques : le Vaurien, la Caravelle, le Corsaire, le Mousquetaire... » La photographie n°9 a été prise lors du championnat du monde de 420 en 2002. Elle traduit le fait que ce dériveur de plus de 60 ans constitue encore aujourd'hui un support dynamique pour les jeunes régatiers du monde entier.



Nicolas Bernard insiste également sur le rôle d'Eric Tabarly et de sa victoire lors de la Transat anglaise de 1964. Aujourd'hui des événements comme la Route du Rhum ou le Vendée Globe déplacent des foules entières et font rêver les populations. Les skippers sont devenus de véritables stars auxquelles de nombreuses personnes s'identifient. Les termes employés pour décrire ces marins sont éloquentes : « Au roi Michel, les joyaux de la couronne. Marin de l'année. Michel Desjoyeux a été élu, hier. Encore en mer, il assaisonne au sel de l'Atlantique ce couronnement, le deuxième de sa carrière. » Cet article paru dans le *Ouest France* du 4/12/07 traduit bien les symboles incarnés par les skippers professionnels. Les manifestations nautiques sont annoncées par les médias des mois avant le départ (figure 10)



## Vendée Globe 2008. Ça s'annonce grandiose

Hier à Paris, c'est dans les salons du Pavillon Gabriel qu'a été présenté le Vendée Globe 2008. Et cette sixième édition, dont le départ sera donné le 9 novembre à 13 h 02, s'annonce d'ores et déjà grandiose. 25 skippers engagés, dont 16 sur des bateaux neufs: le plateau est tout simplement exceptionnel !

Philippe de Villiers n'est pas, loin s'en faut, un spécialiste de la chose vélique. D'ailleurs, il ne s'en cache pas. En revanche, l'homme politique a compris depuis belle lurette ce qu'une course comme le Vendée Globe représentait pour sa région et la ville des Sables-d'Olonne. Après avoir rendu un hommage à Philippe Jeantot, créateur il y a 20 ans de ce tour du monde en solitaire sans escale et sans assistance par les trois caps, le président du conseil général de Vendée a tenu à préciser que « le Vendée Globe n'était pas une entreprise commerciale, mais une institution au service du public, et des marins bien sûr ».

### 25, 26, voire plus...

Les marins, justement, ils sont, pour l'instant, 25 engagés. Mais le dossier de Jean-Baptiste Dejeanty (Groupe Maisonneuve) est bien avancé. Même si l'avis de course stipule que seuls « 27 skippers seront autorisés à prendre le départ », le directeur de course, Denis Horeau, « laisse la porte ouverte ». Qu'ils s'élancent à 26 ou à 30, le record de participation sera de toute façon battu puisqu'ils étaient 20 sur la ligne en 2004. Signe de l'intérêt que portent les marins à cette régatée planétaire, on note pour cette sixième édition la présence des six premiers de l'édition 2004: Riou, Le Cam, Golding, Wavre, Josse et Dick sont engagés. Pour la première fois également, deux anciens vainqueurs (Riou et Desjoyeux) sont partants, qui plus est sur des bateaux quasi-identiques.

### Neuf Bretons

L'autre fait marquant de la Imoca

concerne l'arrivée de 16 nouveaux bateaux, nés dans sept cabinets d'architectes différents. Sans compter les bateaux dits de l'ancienne génération, comme ceux de Roland Jourdain et Jean Le Cam (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> du Rhum), reboostés. Presque partout, le maître-mot est « puissance ». Ce qui a fait dire à Le Cam: « Il y aura deux écoles sur ce Vendée Globe-là: les puissants et les... moins puissants. On verra à l'arrivée. » Sous entendu, attention à la sortie de route ! A propos de ligne d'arrivée, Vincent Riou l'avait franchie après 87 jours et 10 h en 2004. D'après les

calculs, les nouveaux 60 pieds affichent un gain de deux à trois jours sur ce même parcours. Si la dernière édition avait été plutôt démente d'un point de vue météorologique, qu'en sera-t-il en 2008-2009 ? Une fois encore, les Français sont majoritaires (quinze, dont neuf Bretons), les étrangers (dix) pointent de plus en plus leur nez. Malgré le fait qu'Anne Liardet n'ait, pour l'heure, ni bateau, ni sponsor, les femmes devraient être au nombre de trois: les deux Britanniques, Dee Caffari, la seule à avoir tourné autour du monde à l'envers, et Samantha Davies,

« ravie de disputer une course avec autant de skippers "famous" ».

### « Trop de favoris »

Si la vague figariste déferle également sur la course (Beyou, Eliès, Le Cléac'h, de Pavant, Davies), elle va aussi offrir à Marc Guillemot la possibilité de démontrer qu'il est aussi à l'aise sur une que trois pattes. Enfin, même s'il était absent hier à Paris (il était en mer), Loïck Peyron sera l'un des candidats à suivre de très près: pour sa troisième participation (1989 et 1993), le patron du team Gitana sera à la barre d'un plan Farr.

Riou, Desjoyeux, Golding, Le Cam, Jourdain, Peyron, Josse, Dick... la liste des favoris est longue. Très longue. « A l'arrivée, il y aura forcément des déçus », note Alain Gautier. Qu'on le veuille ou non, le Vendée Globe a changé de visage au fil des éditions. Hier, c'était une petite course mais une grande aventure. Aujourd'hui, c'est une grande course avec un petit parfum d'aventure.

Philippe Eliès

### LES CONCURRENTS

LES 25 PRÉ-INSCRITS. Yannick Bestaven (Cirvin Ent/France); Jérémie Beyou (Delta Dore/France); Arnaud Boissières (Alkina Vêrandas/France); Dee Caffari (Aviva/GBR); Samantha Davis (Roxy/GBR); Kito de Pavant (Groupe Bel/France); Michel Desjoyeux (Foncia/France); Jean-Pierre Dick (Paprec Virbac/France); Yann Eliès (Generali/France); Mike Golding (Ecover/GBR); Marc Guillemot (Sifran/France); Derek Hatfield (Spirit of Canada/Canada); Sébastien Josse (BT/France); Roland Jourdain (Veolia/France); Jean Le Cam (VM Matériaux/France); Armel Le Cléac'h (Brit Air/France); Anne Liardet (France); Jonny Malbon (Artémis/GBR); Loïck Peyron (Gitana Eighty/France); Vincent Riou (PRB/France); Bernard Stamm (Cheminiées Poojolat/Suisse); Alex Thomson (Hugo Boss/GBR); Dominique Wavre (Temenos/Suisse); Steve White (Spirit of Weymouth/GBR); Rich Wilson (USA).

En attente de confirmation d'inscription: Jean-Baptiste Dejeanty (Groupe Maisonneuve)

Enfin, le développement des temps libres et l'augmentation du pouvoir d'achat, qui ont globalement caractérisé les dernières décennies, expliquent en grande partie le succès de la navigation de plaisance, et plus largement celui des loisirs, des pratiques récréatives et des activités sportives. La plaisance est dans une large mesure, le produit de la prospérité économique des années d'après guerre. »

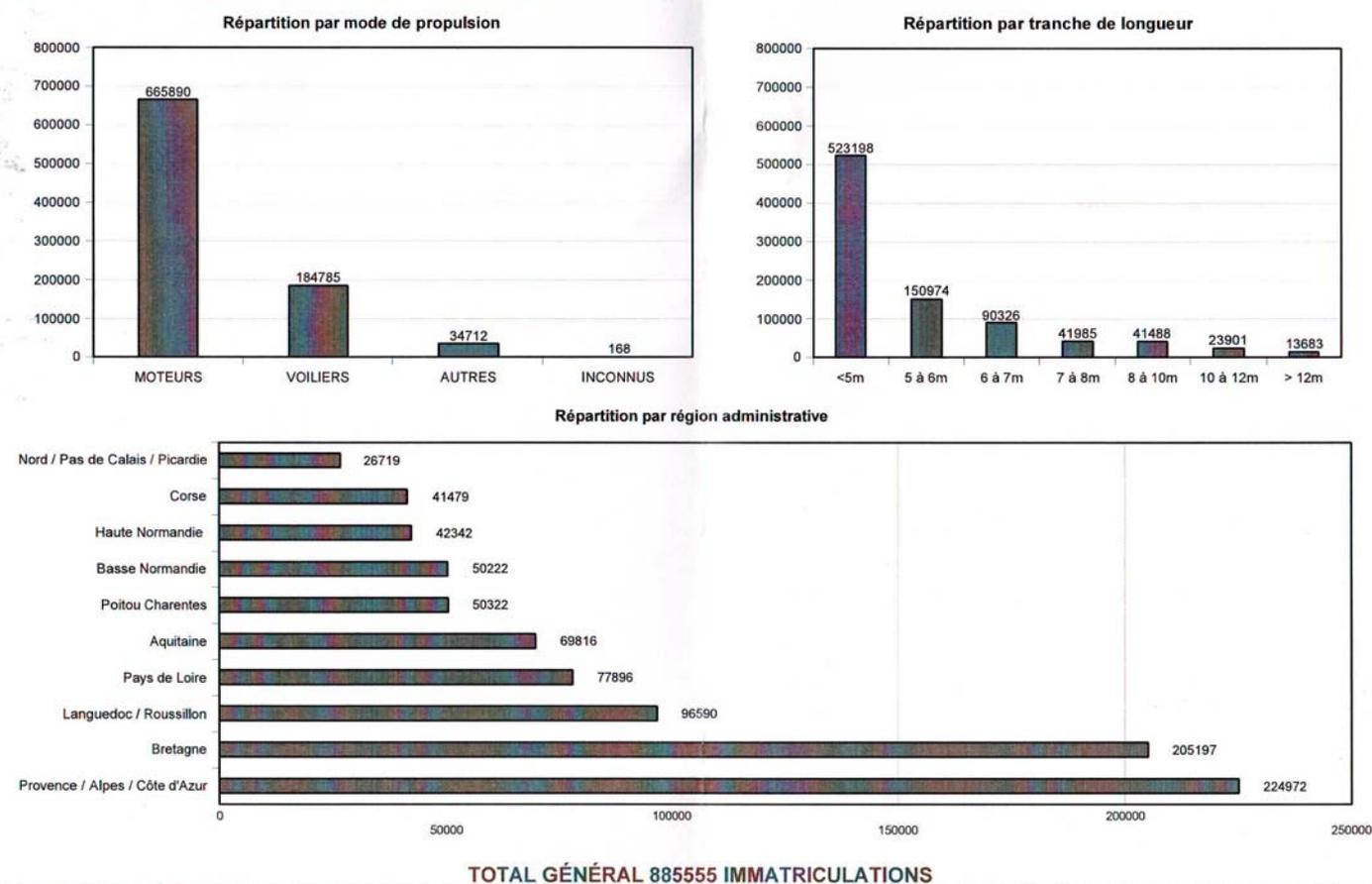
Les derniers chiffres de la filière nautique, aimablement fournis par la FIN indiquent pour l'année 2007, 4 933 entreprises représentant 45 227 emplois et 4,96 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit une croissance de 6,6 % en 2007. Cette filière nautique est très variée puisqu'elle est constituée de plus de trente catégories d'entreprises différentes : ports de plaisance, constructeurs, motoristes, équipementiers, loueurs maritimes et fluviaux, entreprises de maintenance et négoce, importateurs, entreprises de glisse et de pleine nature et prestataires de services divers (architectes, experts, courtiers, bateaux école, gardiennage, assureurs, médias).

Le salon nautique 2008 rebaptisé Le Nautic et bientôt à sa cinquantième édition, rassemble près de 300 000 visiteurs, un millier d'exposants, 1 400 bateaux et embarcations diverses sur 170 000 m<sup>2</sup> d'exposition. Le secteur nautique est donc en forme malgré la crise, comme l'indiquaient les chiffres du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables (MEDAD). Le nombre de plaisanciers atteint aujourd'hui les 4 millions et les immatriculations de bateaux de plaisance augmentent d'environ 25 000 unités par an. On estimait en août 2006, à 863 350 le nombre d'unités présentes en mer. 75% de ces unités sont des bateaux à moteur et 77% sont des navires d'une taille inférieure à 6m. Nous sommes donc ici très loin du yachting à la voile. La majorité des plaisanciers possède en effet un petit bateau à moteur, leur permettant des sorties journalières au moteur. Néanmoins, les bateaux tendent à être de plus en plus grands. Les bateaux à moteur de 8 à 10 mètres enregistrent selon les chiffres du Marin (Novembre 2007), une progression de 19,8% et celui des 10 – 12 m de 20,7%. L'immatriculation de très grands voiliers (18 à 24 m) grimpe de 71,4 % mais ce chiffre correspond à une augmentation de 7 à 12 unités.

Il convient de nuancer ces chiffres car selon les régions les pratiques nautiques peuvent être considérablement différentes, comme l'atteste le tableau réalisé par les Affaires Maritimes au 31/08/2007. C'est ainsi la Bretagne qui a le plus grand nombre de petits voiliers (jusqu'à 8 m). La Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA) est quant à elle première pour les voiliers de 8m à plus de 24 m et pour les bateaux à moteur. A noter qu'en 2006, sur les 23 287 nouvelles immatriculations, la Bretagne représentait à elle seule 27 % du total, suivie par la région PACA avec 22,3% des nouvelles immatriculations.

## 1 - Flotte des navires de plaisance au 31/08/2007

### 1.1 - Immatriculations délivrées en métropole au 31/08/2007



Source : Direction Départementale des Affaires Maritimes d'Ille et Vilaine

Tableau 3

Viennent s'ajouter à ces 885 555 navires, les 35 000 unités des plans d'eaux intérieurs.

La France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le second au niveau mondial. Elle occupe le premier rang pour les voiliers (groupe Bénéteau-Jeanneau) et les pneumatiques (Zodiac). En 2005, le chiffre d'affaires à l'exportation représentait 61% des ventes, principalement réalisé sur l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Italie pour les pays de l'Union Européenne et les Etats-Unis. L'enjeu économique de cette filière est ainsi considérable. La filière se portait très bien en 2007 puisque sa croissance (7%) était nettement supérieure à la croissance nationale. Depuis 2008 et la crise économique, la croissance de la filière s'est alignée sur la croissance nationale.

Le volume des ventes à l'export a été multiplié par 10 en 10 ans. Le salon nautique qui accueille de nombreux étrangers est une des plus importantes manifestations mondiales de ce type et reçoit plus de 300 000 visiteurs. Deux autres salons, celui de Cannes et de la Rochelle prennent de plus en plus d'ampleur. Le festival de la plaisance de Cannes a accueilli entre le 12 et le 17 septembre 2007, 65 000 visiteurs. A noter que ce salon à flot accueille de nombreux chantiers étrangers (80%). « Luxe, raffinement, business sont les qualificatifs qui viennent immédiatement à l'esprit en parcourant les 5 kilomètres d'allées et de pontons », pouvait-on lire dans *le Marin* du 21 septembre 2007.

Le Grand Pavois de La Rochelle, qui a eu lieu du 19 au 24 septembre 2007, a rassemblé quant à lui, 300 bateaux à flot et 400 à terre sur 60 000 m<sup>2</sup> d'exposition. 770 exposants venus de plus de 30 pays étaient présents.

En terme de poids, la filière nautique avec ses composantes : production, distribution, services regroupait en 2007, 4 933 entreprises et générait un chiffre d'affaires de 4, 96 milliards d'euros. En terme de personnel, cela représentait 45 227 personnes. (*Chiffres FIN 2007 - 2008*).

On peut penser que l'essor de cette filière va se poursuivre puisque les pays émergents commencent tout juste à s'ouvrir au nautisme. Les jeux olympiques à Pékin ont constitué un tremplin supplémentaire pour la filière et la FIN s'attache depuis quelques années à être présente lors des salons nautiques asiatiques. L'interview de Tibor Sillinger (administrateur délégué général de la Fédération des Industries Nautiques : FIN) réalisé par Caroline Britz, journaliste au *Marin* au salon nautique de Paris (2005), confirme cette volonté : « Le marché chinois est en train de s'entrouvrir et il va progressivement prendre de l'essor. En ce qui concerne la plaisance, la situation chinoise est comparable à celle de la France en 1962, juste avant l'explosion du nautisme. Au-delà des jeux olympiques et de la formidable croissance économique, la Chine est en train de changer rapidement. Les salaires augmentent et le niveau de vie progresse. Une classe moyenne, qui a une grande soif de consommation, est en train d'émerger. C'est le moment pour nos chantiers de se placer. Si l'on arrive à conquérir ne serait-ce qu'1% du futur marché chinois estimé, cela pourrait être dans l'avenir, à la hauteur de l'ensemble de nos chiffres actuels ! » (*Le Marin*, 2005).

En moins de cinquante ans, le nautisme et la plaisance ont donc explosé en Europe. D'une pratique minoritaire réservée aux personnes aisées, cette activité de loisirs n'a cessé de croître et de s'étendre à toutes les couches sociales de la population. L'expansion continue et s'étend aujourd'hui aux pays émergents.

Face à ce développement, en Europe, il a fallu adopter de nouveaux modes de stockage des bateaux. Les ports traditionnels n'ont pu accueillir le nombre croissant de bateaux bien longtemps. Le premier port de plaisance français fut le port Pierre Canto situé à Cannes et construit en 1965.

Aujourd'hui, selon les chiffres du MEDAD, on compte en France, 470 ports et installations de plaisance en mer pour l'accueil des navires, ce qui correspond à environ : 165 000 places recensées. Dans ce parc, il convient d'ajouter les mouillages individuels ou collectifs hors ports, le long du littoral, le plus souvent dans les estuaires abrités.

Malgré cette offre importante, il manquerait selon un rapport réalisé en 2003 par l'AFIT (Agence Française de l'Ingénierie Touristique) 54 000 places de ports.

Autre phénomène nouveau, la grande plaisance. On dénombrait 3 500 yachts il y a dix ans dans le Monde, il y en aurait aujourd'hui 5 000 à 6 000. Malgré la crise, ce secteur continue à progresser fortement et génère des besoins bien spécifiques. Mais une fois encore, ce qui limite l'expansion du nautisme professionnel, selon la FIN, c'est le manque de place.

L'engouement pour les pratiques nautiques a ainsi été particulièrement fort, conduisant à un problème de stockage des bateaux de plaisance. Nous l'avons vu, la filière nautique est malgré la dernière crise économique toujours en expansion. L'industrie nautique perd des marchés, en France, à cause du manque de places. Comment résoudre ce problème ? Quelles solutions sont proposées aujourd'hui. C'est l'objet de notre prochain point.

### 1.2.3- Un problème : où stocker les bateaux ?

#### Les premiers ports de plaisance français.

« Depuis les années soixante, le nautisme a connu en France un développement considérable dû à l'émergence de la « civilisation des loisirs » accompagnée par un enrichissement de la population et une attraction forte pour le littoral. » (G. D'Aboville, in N. Bernard, 2006).

Si la cohabitation entre marins professionnels et plaisanciers s'est au départ avérée possible, il a vite fallu répondre à une demande forte en places de port. Les années 1960 ont ainsi vu la construction de nombreuses structures lourdes dédiées à la plaisance. Comme l'indique N. Bernard (op cité) « la plaisance est sans conteste l'activité dont l'emprise sociale et spatiale est la plus forte, tant par les acteurs qu'elle mobilise que par les équipements qu'elle réclame. » Les collectivités, les investisseurs privés, les promoteurs ont vite saisi les enjeux économiques liés au développement de cette pratique.

En 1952, un volet du deuxième plan est consacré à la structuration des ports de plaisance.

En 1959, la plaisance est assujettie à la TVA et est considérée comme produit de luxe.

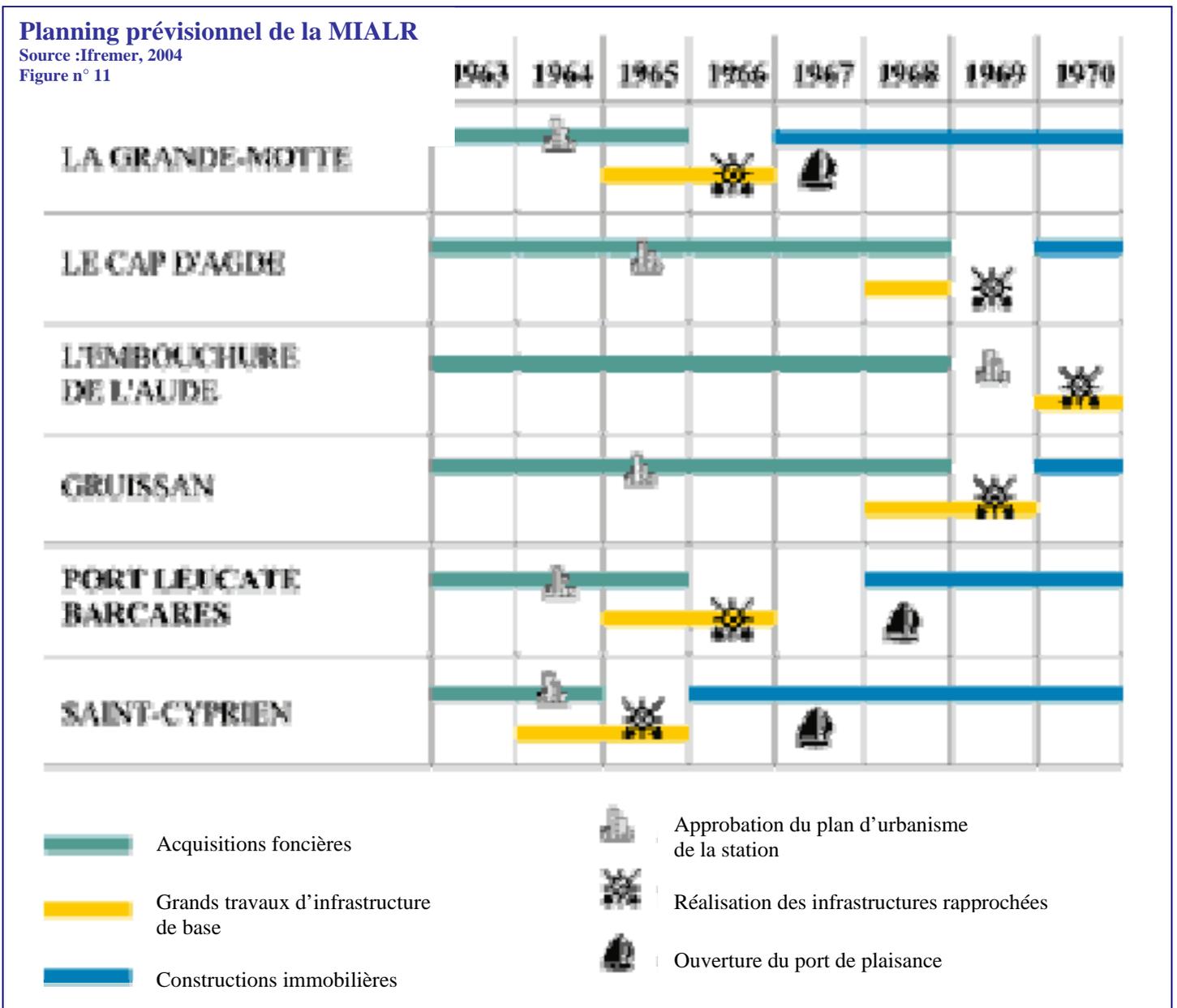
Les premiers sites vers lesquels les architectes se sont tournés pour réaliser les ports de plaisance étaient évidemment les plus facilement aménageables. Ceux-ci bénéficiaient de conditions d'abris naturels, permettant de ne pas avoir à réaliser trop d'ouvrages de protection ou d'opérations de dragage. Une période de quinze ans va ainsi voir la réalisation de multiples sites portuaires « hâtivement conçus, sans véritable intégration au site, dans un souci de rentabilisation rapide ». (N. Bernard, op cité)

La circulaire n°69 du 29 septembre 1965 officialise les premiers « ports lourds » à flot.

La politique de la MIAL (Mission Interministérielle d'Aménagement du Languedoc Roussillon) appliquée à partir des années 1960, illustre parfaitement la façon de penser l'aménagement à cette époque. Rappelons ici que l'aménagement introduit la composante spatiale du développement, puisqu'il vise à organiser de façon cohérente un espace. Il suppose donc une intervention de la collectivité qui s'oppose au fait de « laisser faire » dans le cadre du libéralisme économique.

En effet, laisser jouer pleinement les dynamiques du marché conduit à concentrer de la population, des activités et des flux d'échanges au sein d'un même espace et à en priver d'autres. Entre 1962 et 1975, la France est en pleine croissance. Le terme « développement » est synonyme de progrès économiques et sociaux.

La DATAR (Direction à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) est créée en 1963 dans le but d'avoir une vue régionalisée du développement. Elle confie à Pierre Racine la même année la direction de la MIALR. La figure n° 11 nous montre, le planning prévisionnel pour chaque station concernée.



Cette politique, financée par l'Etat pour valoriser la côte du Languedoc Roussillon par des aménagements touristiques, participe largement aux créations de ports de plaisance. En effet, la plupart des stations s'organisent autour d'un port de plaisance avec une capacité souvent importante :

- 1 428 anneaux aujourd'hui à La Grande Motte,
- 278 au Cap D'Agde,
- 1 100 à Gruissan,
- 750 à Barcarès,
- 2 200 à St Cyprien,
- et enfin, 1 150 à Leucate.

Comme le souligne Nicolas Bernard (op cité), les unités touristiques « associent étroitement les bassins de plaisance et les résidences « pieds dans l'eau ». « Cette opération d'aménagement touristique planifié, originale dans sa conception et remarquable par son importance, a fait du littoral languedocien l'un des plus grands foyers touristiques de Méditerranée, et l'un des plus importants espaces nautiques d'Europe, où la navigation de plaisance tient une place primordiale. » Le port de plaisance devient ainsi un argument touristique majeur pour la station balnéaire qui l'abrite. Si ce type d'aménagement peut être critiqué dans bien des domaines, notons tout de même que le port de plaisance est ici parfaitement intégré à l'espace urbain et touristique de la commune.

#### Des impacts environnementaux rapidement diagnostiqués.

Suite à ces quinze années de constructions massives, les sites les plus aisément aménageables ont été investis par la plaisance. Les années 1976 à 1996 vont donc privilégier les extensions et les réaménagements des structures existantes. On a en effet très vite pris conscience des dommages environnementaux induits par ces structures lourdes que sont les ports de plaisance. Voilà ce qu'écrivait déjà en 1988, le Secrétariat d'Etat à l'Environnement dans l'étude d'impact des ports de plaisance, Atelier central de l'environnement, 112p : « La multiplication des ports lourds pose de nombreux problèmes liés à la disponibilité des sites, aux coûts de construction et d'exploitation, à leurs incidences sur l'environnement et à leur mode de gestion ».

L'Etat avait d'ailleurs constaté des dérives bien avant 1988, comme le montre une série de réglementations. Ainsi, dès 1973 : « il n'est plus permis de mettre en service bassins et plan d'eau destinés à la plaisance par la mise en communication avec la mer ou d'autres bassins préexistants, avant leur incorporation au DPM (Domaine Public Maritime). De même, une bande à bord de quai, reliée à la voie publique et de largeur suffisante pour la circulation et l'exploitation des installations doit être également rattachée au DPM. » (Bernard. N op cité, d'après Bécet. JM, 1987). Parallèlement à ce texte visant à protéger le DPM, la loi Littoral du 3 janvier 1986 vient également mettre un frein à la dégradation de la bande littorale.

En 1991, JL Mauvais publie un rapport pour l'Ifremer intitulé : *Les ports de plaisance : impact sur le littoral*, dans lequel il distingue :

- les impacts temporaires liés à la construction du port,
- des impacts permanents induits de sa présence, de l'exploitation du port, des activités annexes.

Voilà quelles sont les conclusions de ce rapport :

« - L'implantation d'un ouvrage dans le milieu marin a pour conséquence immédiate et irréversible la destruction de la faune et de la flore de la zone qui supporte les travaux.

- A l'extérieur de la zone portuaire : on rencontre des problèmes liés aux rejets de dragage.

- Il y a un accroissement de la turbidité pendant les travaux.

- Il y a des rejets de matériaux liés à la création de bassins portuaires. Les conséquences de ces rejets sont, en général, limitées. Il convient toutefois, de traiter à part les rejets en Méditerranée, à cause de l'herbier de posidonies, et les rejets en zone conchylicole.

- Enfin, on constate une modification de l'écosystème littoral. Les effets de plusieurs aménagements sont cumulatifs et il peut y avoir, dans certaines régions, des impacts importants liés à la densité des aménagements.

*Effets de la structure :*

- l'impact lié à la structure est permanent.
- La présence de digues atténue les courants et la houle à l'intérieur des bassins et entraîne la décantation du matériel en suspension.
- L'existence du port modifie le régime des courants et de l'agitation au voisinage de l'ouvrage :
  - modification du transit littoral avec création de zones de sédimentation et d'érosion,
  - modification des conditions de sédimentation dans la zone proche entraînant un changement des peuplements benthiques.
- Le retour à l'équilibre des peuplements demande un certain laps de temps : 10 ans en Méditerranée.
- L'existence de nourriceries et de frayères au voisinage d'un port peut amplifier les impacts sur l'écosystème.
- Problèmes de pollution des eaux.

*Impacts des activités annexes et dérivées.*

Du fait de la construction de programmes immobiliers, il y a à côté des ports, une zone d'intense activité. L'aménagement de ces zones annexes peut détruire la végétation et la remplacer par des surfaces imperméables, cela détruit les surfaces où l'eau de pluie peut percoler, augmente le ruissellement et apporte différents polluants.

L'impact d'un port de plaisance sur le milieu marin dépend beaucoup du voisinage et de l'importance relative des stations : grand port à côté d'une petite agglomération ou petit port à côté d'une grande agglomération. Les nuisances possibles ne seront pas les mêmes s'il s'agit d'un port de plaisance, de pêche, d'un port avec ou sans réparation navale. La taille des parkings, la collecte des déchets, les zones de circulation, l'assainissement des résidences secondaires, les campings interfèrent également sur l'importance des impacts.

Les zones techniques sont les postes d'approvisionnement en carburant qui sont la plupart du temps au bord de l'eau, sur pilotis. Les ateliers de mécanique marine laissent aussi échapper huiles, graisse et solvants qui aboutissent à l'eau quand la pente s'y prête.

Les ports de plaisance ont donc connu un développement exceptionnel pour répondre à un nombre de bateaux à stocker de plus en plus grand. Les impacts environnementaux sont nombreux et les réglementations ont tenté très tôt d'ordonner ce développement.

C'est en effet, dès les années 1970 qu'on a remis en cause le tout économique. Le Ministère de l'Environnement est ainsi créé en 1971. La notion de mise en valeur qui signifiait avant « exploitation » devient progressivement « préservation » du milieu naturel, du cadre de vie.

Dès 1990, la notion de développement durable apparaît. L'environnement passe alors d'une simple composante de l'aménagement du territoire à un véritable volet qualitatif intégré dans une conception globale. Le développement à long terme est privilégié pour ne pas porter préjudice aux générations futures. Comme nous l'avons vu précédemment la GIZC constitue la version côtière ou littorale du développement durable. Comment dans ce contexte de développement durable et de GIZC répondre à la demande permanente d'anneaux supplémentaires ?

#### Une demande permanente.

La difficulté est en effet celle-ci, la demande en anneaux persiste. Selon P Duchène : « elle est alimentée :

- par le déficit actuel de places existantes vis-à-vis de la flotte de plaisance qui navigue (flotte active), déficit qui a été estimé, dans les conditions actuelles de tarifs et de services, à environ 50 000 demandes. » (Afit, 2003)
- « par la persistance de niveaux d'achat de bateaux neufs, pour remplacement ou par de nouveaux propriétaires, supérieurs aux sorties de flotte. »

Nicolas Bernard se posait les questions suivantes en 2000 :

« Les ports de plaisance répondent-ils de manière satisfaisante aux attentes de leurs usagers et se préparent-ils aux futures et prévisibles évolutions ? »

« Comment faire que demain, les ports de plaisance soient prêts qualitativement et quantitativement à relever le défi d'une pratique de loisirs qui est loin d'avoir épuisé son potentiel de développement ? »

Ces questions sont encore tout à fait d'actualité et nous allons à présent aborder les solutions envisagées pour y remédier par les collectivités portuaires.

## 1.3- Une proposition : la reconversion portuaire

### Introduction :

Nous arrivons à la fin de ce premier chapitre, après avoir constaté les profondes mutations du monde maritime traditionnel et l'essor impressionnant de la plaisance qui induit des conséquences spatiales majeures.

Face à ces constats de déclin des activités portuaires séculaires et du manque de places pour les navires de plaisance, une solution se dessine peu à peu : la reconversion portuaire.

S'il ne s'agit pas d'une solution miracle, nous verrons cependant que cette proposition recèle beaucoup d'avantages et propose des éléments de réponses à cette problématique.

Cette section s'articule de la façon suivante : nous nous demanderons tout d'abord quelles solutions peuvent être proposées aux quartiers portuaires aujourd'hui délaissés.

Nous détaillerons ensuite les solutions permettant de créer de la capacité d'accueil de la plaisance.

Enfin, nous verrons qu'il est possible de concilier réaménagement portuaire et urbain et création de capacité d'accueil de plaisance.

### 1.3.1- Des quartiers portuaires délaissés

« Water is a fundamental attract in all cultures », c'est ce qu'écrivait en 1975, Breen A et Righy D dans leur ouvrage : *The new waterfront, a worldwide urban success story*.

Dès lors, le fait d'avoir des espaces délaissés à proximité immédiate de l'eau et qui plus est en centre-ville ne pouvait perdurer bien longtemps. Les collectivités confrontées à ces enclaves portuaires ont rapidement cherché à faire évoluer leur fonctionnement, à ajuster de nouvelles technologies, à saisir des opportunités pour se forger une nouvelle image. Comment réhabiliter les waterfronts, le front de mer ? Ce ne sont pas les bassins qui ont en premier lieu retenu l'attention des architectes mais plutôt les vastes entrepôts.

C'est aux Etats-Unis et en Angleterre qu'est apparu le mouvement de reconversion de ces sites portuaires délaissés.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ce phénomène :

- économiques, tout d'abord : désindustrialisation, gigantisme des navires, bombardement de la Seconde Guerre mondiale et reconstruction qui ont fait exploser le coût des terrains en ville.
- Sociales : le peuple souhaite avoir plus d'espaces verts pour pratiquer des sports et pour organiser davantage de festivals.
- Environnementales, enfin, puisque la propreté de l'eau et la préservation architecturale des villes sont rapidement devenues des enjeux majeurs.

La ville de Boston a ainsi très tôt réhabilité son waterfront (photographie n° 11): on y trouve des activités de tourisme, de restauration et des loisirs. Le patrimoine maritime est sans cesse rappelé. Cela a très bien fonctionné car le front de mer est à proximité immédiate du Central Business District.



Boston réunit ainsi tous les éléments illustrant une parfaite reconversion. Nous allons ici les détailler en reprenant l'ouvrage datant de 1975 de A Breen et de D Rigby (op cité).

Une reconversion du front de mer réussie possède forcément une partie commerciale : « the commercial waterfront » dans laquelle on retrouve des Musées, magasins de souvenirs, points d'embarquement pour rallier les îles, restaurants... L'objectif de ces installations communes est d'encourager le public à être heureux en front de mer. C'est le « Festival market place ». Des manifestations sont organisées afin de faire venir les touristes et les inciter à consommer.

Cette création d'activités aux multiples fonctionnalités conduira à une artificialisation des espaces et l'héritage maritime est mis en exergue. Les aquariums fleurissent, il y a beaucoup de magasins, de restaurants, de promenades organisées, d'appartements, d'hôtels et de marinas.

« Sydney opera house (Australie) » is one of the most memorable waterfront structures in the world ». Quand cela est bien réussi, comme à Sydney, cela constitue de véritables vitrines pour la ville. De nombreux événements, en lien ou non, avec la mer, sont très souvent organisés sur ces sites. Nous aurons l'occasion de donner d'autres exemples par la suite.

A. Breen et de D. Righy (op cité) insistent également sur le bienfait d'avoir des logements, des résidences autour de ces reconversions. Malheureusement, il peut y avoir conflit entre les résidents et les touristes. A l'étranger, cela conduit souvent à fermer ces espaces aux touristes.

Ex : Entrepôts ouest à Amsterdam.

Tegel harbor, Berlin : bibliothèque + logements.

Fish market, Hambourg : réhabilitation d'une ancienne criée.

Ruoholahti, Helsinki (Finlande) : centre culturel + logements.

Enfin, comme à Boston, il est judicieux d'allier le côté professionnel à cet environnement de qualité. Faire du waterfront un lieu de promenade très fréquenté, aussi bien par des touristes que des travailleurs, permet de réaliser des environnements de haute qualité paysagère.

Le potentiel de ces waterfronts est tel que les villes portuaires des pays développés, confrontées au délaisement de certains espaces portuaires, ont très vite cherché à valoriser la présence de l'eau en milieu urbain.

Afin de compléter notre illustration de ce que peut être une reconversion, on peut admettre que tout ce qui est au bord de l'eau, le fluvial comme le maritime et qui se sert justement de cette proximité aquatique pour réaliser des projets de valorisation urbaine : des logements, des parcs de loisirs, des musées, des commerces... peut être considéré comme une reconversion du waterfront. A titre d'exemple, à Paris, le mémorial des martyrs de la déportation, sur l'île de la Cité.

Si la reconversion a tout d'abord consisté à utiliser les quais et les entrepôts portuaires, la présence de l'eau ayant uniquement le rôle de décor urbain, n'y a-t-il pas ici une façon judicieuse de créer de la capacité d'accueil de plaisance, dans les vieux bassins inoccupés ?

### 1.3.2- Comment répondre au manque de places pour les bateaux de plaisance ?

Comme nous l'avons évoqué précédemment, l'offre portuaire pour les bateaux de plaisance est insuffisante. Malheureusement les territoires du nautisme ne peuvent s'étendre indéfiniment sur la bande littorale. En effet, l'attrait pour le littoral ne s'est pas limité à une poignée de plaisanciers.

D'après les chiffres de l'IFEN (Institut Français de l'Environnement), les 883 communes littorales maritimes représentent 4% du territoire métropolitain et elles concentrent 10% de la population avec une densité de population 2,5 fois supérieure à la moyenne. Le littoral est donc un territoire densément peuplé auquel s'ajoute la capacité d'accueil touristique (résidences secondaires, campings et hôtels) de l'ordre de 7 millions de lits. Ce sont ainsi 13 millions de personnes qui peuvent résider simultanément en bord de mer.

Cette concentration humaine se traduit par un fort degré d'artificialisation de la bande littorale et par de nombreux conflits d'usages. Comment pourrait-il en être autrement alors que la zone côtière connaît actuellement un essor non maîtrisé de l'urbanisation et de la pression foncière, une croissance du nombre d'activités pratiquées et d'usagers, une régression des espaces naturels et de la biodiversité ?

Face à ce constat, il est bien évident que des alternatives à la construction de ports de plaisance sont recherchées. Passons en revue les différentes propositions pour créer de la capacité de plaisance supplémentaire.

Il nous faut ici mentionner l'existence du CODCAP : Comité pour le Développement des Capacités d'Accueil de la Plaisance qui travaille sur cette problématique et avec qui, rappelons le, nous avons eu la chance de travailler. Ce comité informel s'est constitué en novembre 2003 à la suite d'un constat : l'absence de données fiables sur la réalité du manque de places dans les ports français, il regroupe six partenaires : l'ANEL (Association Nationale des Elus du Littoral), Odit-France (Observation, Développement et Ingénierie Touristique), le CSNPSN (Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques), la FFPP (Fédération Française des Ports de Plaisance), la FIN (Fédération des Industries Nautiques) et enfin le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Depuis sa création, le CODCAP a recueilli des données et a produit différentes études ou guides que nous avons déjà mentionnés. Nous allons ici nous appuyer sur une partie de ces travaux.

*L'extension des ports existants* : selon P. Duchène (op cité) : « deux cas sont principalement à distinguer : les extensions légères ou réaménagements internes des ports, n'entraînant pas de procédures d'instruction « création/extension » de port parce que :

- réalisées dans le périmètre existant affecté à la plaisance,
- inférieures aux seuils de procédure d'étude d'impact/loi sur l'eau/enquête publique.

Ces extensions légères ont représenté une part importante des créations de places ces dix dernières années : allongement ou ajout de pontons, densification de mouillages dans les ports, etc...

L'analyse des projets annoncés par les ports, à préciser par niveau régional, montre que des extensions restent possibles, mais de manière limitée : bassins portuaires déjà affectés à la plaisance du littoral de la Manche, ports bretons, quelques réaménagements de ports atlantiques, Languedoc-Roussillon principalement. La recherche de capacité ayant déjà largement été faite. »

P. Duchène distingue ces extensions légères des « extensions lourdes ou aménagement de ports existants ».

Ces dernières doivent en effet être réalisées en respectant la procédure d'instruction : création / extension et éventuellement une modification du périmètre portuaire. De nombreux ports sont concernés par ce type de projets mais leurs réalisations sont complexes du fait des procédures à respecter, des questions environnementales et des problèmes fonciers. On se rapproche ici des problématiques liées à la construction.

Les zones de mouillages très nombreuses sur les littoraux métropolitains peuvent également être organisées différemment. On distinguera la transformation des mouillages en ports et le développement des mouillages organisés.

*La transformation des mouillages en ports :*

« La transformation de zones de mouillage en port mieux équipés est de plus en plus possible, avec des dispositifs tels que brise clapots flottants, utilisation de pontons échouant, utilisation d'amarrages souples, etc...

Actuellement les projets connus de ce genre concernent essentiellement la catégorie précédente « extension de port », dans la mesure où les sites concernés, s'il y a une maîtrise d'ouvrage active, la commune notamment, ont déjà fait l'objet d'une concession de port de plaisance. » Duchène P (op cité)

Il ajoute la conclusion suivante à ce point : « une conclusion à retenir ici est que tout site de mouillage visant à un équipement important en service et capacité a intérêt à se situer dans la logique portuaire, en demandant sa transformation en port. »

*Développer les mouillages organisés.*

Cette solution permet de créer de la capacité de plaisance, à moindre coût et avec l'avantage de ne pas modifier irrémédiablement l'environnement. Il s'agit d'optimiser la zone de mouillage existante. Cette solution révèle néanmoins des limites environnementales : pollutions, nuisances sur la biodiversité.

Selon P. Duchène (op cité) : « l'exercice de cette politique consiste pour l'essentiel à délimiter les zones autorisées de mouillage, et à y encourager l'organisation de la gestion du site (AOT groupées, gérées par la commune ou une association), ce qui permet d'y envisager des équipements plus denses (selon les sites) et des services effectivement gérés. »

*Les ports à secs.*

Le CODCAP a réalisé en 2004 un *guide de savoir faire sur les ports à sec et les parcs à bateaux*. « Développer et organiser les possibilités d'utilisation des bateaux de plaisance à partir des formules de stationnement à terre apparaît donc comme une réponse importante à la demande et à la saturation des équipements actuels »

Voilà quelle en est la définition dans ce guide :

« Les ports à sec sont des équipements permettant le stockage à terre des bateaux, la mise à l'eau et le retrait à chacune de leur sortie étant assurés, grâce à des matériels de manutention spécifiques et rapides, par le gestionnaire de l'équipement. Les ports à sec assurent bien un service portuaire de mise à l'eau, et se distinguent ainsi des simples fonctions d'hivernage à terre assurées par certains ports ou professionnels, et des parcs à bateaux (mise à l'eau par remorque ou chariot, principalement par les usagers.)

Les ports à sec peuvent être développés seuls, ou en complément d'un port à flot. Ils peuvent aussi être mis en œuvre par un professionnel qui assurera aussi des ventes de bateaux et d'équipements, et des services d'entretien. » (Odit France, 2004).

Les auteurs du guide soulignent l'intérêt de ce type de port :

- « Il est possible de créer des capacités d'accueil, avec des services adaptés aux petits bateaux. Ceci permettra d'affecter les capacités nouvelles à flot aux bateaux qui en ont besoin par leur taille, et sans doute de libérer des places dans les ports, où il y a beaucoup de petites unités. Une telle orientation permettra une meilleure utilisation de l'espace.
- Le stationnement à terre peut permettre aussi de mieux maîtriser la pression sur les mouillages, et de mieux organiser les modes d'usages des petits bateaux. La notion de « parc à bateaux » correspond en particulier à l'idée d'une organisation et d'une utilisation rationnelle des espaces situés près des cales et des rampes.
- Les usagers y trouveront un intérêt spécifique : moins d'entretien des bateaux, plus de sécurité, facilité d'emploi s'il y a une bonne organisation.
- Les coûts de réalisation restent limités. De 5 000 à 10 000 euros par place pour un port à sec, et souvent moins de 1 000 euros par place pour un parc à bateaux.

- Les solutions de stationnement à terre ne concernent pas seulement le littoral, mais aussi les lacs, plans d'eau, et voies navigables intérieures, où la demande de pratique plaisancière est en plein développement et qui peuvent présenter une alternative ou un complément aux pratiques maritimes.
- Les solutions de stationnement à terre relèvent bien souvent des collectivités territoriales compétentes en matière de plaisance. Elles concernent aussi les professionnels du nautisme qui peuvent y trouver à la fois une activité intéressante, et l'occasion de développer et fidéliser leurs clientèles. »

Il existe deux types de ports à sec, les ports à stationnement horizontal : les bateaux sont stationnés sur des terre – plein. Comme l'indique le guide Odit France (op cité) : « l'exemple de référence est Port Maritima à Martigues qui accueille même des bateaux de plus de 10 mètres et notamment des voiliers. »

« Les ports à sec à stockage vertical, dans des structures métalliques (racks à bateaux) en forme d'étagère, où sont disposés les bateaux sur 2 à 4 hauteurs. Ces structures peuvent être édifiées en plein air ou dans des bâtiments de protection. » Ils nécessitent moins de surface disponibles à terre que les ports à secs horizontaux. (Photographies n° 12).

Si cette solution de stockage offre des avantages indéniables, elle est également limitée par plusieurs éléments.

### Les différents ports à sec

**Port à sec à stockage horizontal**



Images : A. Provost, 2006 et Ouest France 2006

**Port à sec à stockage vertical**



Photographies n°12

La pression foncière exercée sur le littoral est telle que trouver un terrain à proximité des plans d'eau est un exercice difficile. D'autant plus que l'insertion paysagère d'un port à sec n'est pas chose aisée. Des racks à bateaux sur des parkings ne sont pas des plus esthétiques. Dans un contexte où l'intégration environnementale est de plus en plus reprise dans le PLU, cette donnée doit s'apprécier au cas par cas, selon les situations locales.

Enfin, le plaisancier a souvent quelques réticences psychologiques à voir son bateau à terre. Les symboles de liberté, le fait de pouvoir appareiller quand on le veut, de faire du bateau un lieu convivial même à terre sont ici remis en cause. Les travaux de Stéphanie Josso expliquent très bien cette idée. « Le voilier de plaisance, entre terre et mer, entre ville et nature est vécu comme un entre-deux territoires. S'il y a passage de l'un à l'autre, il y a seuil(s) et pratiques du seuil. » Un lieu de convivialité sur le port à sec avec un club house, un bar ou restaurant, parfois même des boutiques, des espaces de loisirs et d'hébergements sont des éléments que l'on rencontre souvent dans les ports étrangers et qui peuvent permettre de faire évoluer les mentalités.

#### *Réorganiser son port de plaisance*

L'espace dans un port de plaisance n'est pas toujours optimisé. Plusieurs responsables de port se sont rendus compte que l'on pouvait gagner des places en remaniant l'organisation interne. C'est ce qui a été fait, il y a quelques années, au port municipal de Deauville qui a réorganisé son bassin et gagné ainsi 100 places.

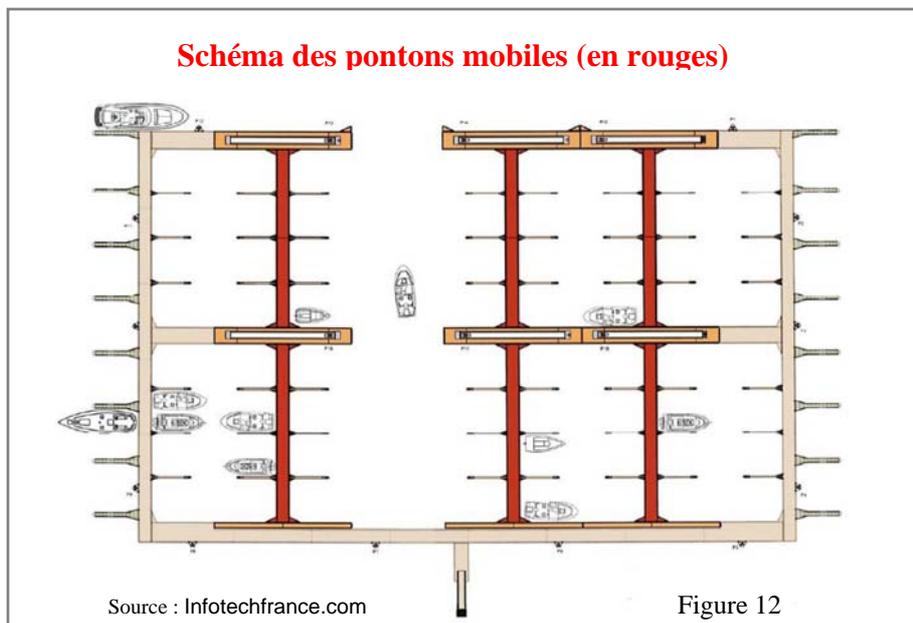
On peut également travailler sur la gestion des places. Ainsi, la Sagemor qui gère huit ports dans le Morbihan incite ses clients à déclarer leurs départs, pour pouvoir disposer de ces places pour le passage ou l'accueil saisonnier. Des remises financières sont également faites aux propriétaires qui n'utilisent pas leur place toute l'année. Le stockage à terre est organisé pour libérer des places à flot, avec une tarification adaptée à la manutention. Des tarifs spéciaux sont proposés pour les périodes creuses. Enfin, les caractéristiques spécifiques à chaque port sont utilisées pour mieux gérer la fréquentation. Cette pratique fait des émules, puisque dans Le Marin du 16 février 2007, Daniel Bourgeois, président de l'Association Régionale des ports de plaisance du littoral de la Manche mer du Nord, elle-même dépendante de la FFPP (Fédération Française des Ports de Plaisance), déclarait : « Notre objectif principal, c'est de donner de la vie dans les ports, d'inciter nos plaisanciers à voyager, à trouver ses systèmes incitatifs dans ce sens à l'image des cartes - escales ou des cartes - passeports qui sont mises en place dans le Morbihan. »

La formule Seapass de Luc Parlier, testée depuis 2002, propose quant à elle d'aider les ports à gérer leurs places. Il s'agit de mettre en réseau les personnes qui quittent leur port d'attache. Sea pass traite en temps réel les informations, ce qui lui permet de savoir quelles sont les places libérées et quels sont les besoins des plaisanciers.

*Des pontons mobiles :*

Depuis peu, la société Arnaving a créé le système « Moby Deck ». Il s'agit de pannes mobiles qui sont bien plus resserrées que des pontons fixes. (Cf. Schéma ci-dessous). Ce système permettrait de gagner 30 à 40 % de place. En revanche, il n'y a qu'une seule aire de manœuvre dégagée par le déplacement des pontons mobiles. Il faut donc attendre son tour pour quitter ou regagner sa place, mais le déplacement des pontons ne prend que 4 minutes. « Ce système, comme l'indiquait le magazine *Voile – Magazine*, en Octobre 2007 est réalisable rapidement (6 à 8 mois) et évite les contraintes administratives d'un « vrai » projet portuaire. » (Figure 12) La commune du Cap d'Agde a testé ce système tout l'été et semble être satisfaite.

158 places supplémentaires ont été créées et en regroupant sur une même panne les bateaux qui sortent le plus souvent, on facilite encore l'utilisation de ce système.



*Le développement de la location et des produits nautiques.*

« Le manque de places de port conduira à développer la location et les pratiques collectives. » C'est ce qu'écrivait en 2003, P Duchène dans le rapport Afit (op cité). Aujourd'hui, si cette pratique n'est pas encore ancrée dans les mentalités, elle est de plus en plus plébiscitée. Quelles sont les raisons conduisant à cette solution ?

- « un aspect substitution à la propriété : plaisanciers déjà confirmés louant ou participant pour éviter les dépenses de la propriété, ou la difficulté d'avoir une place de port,
- un aspect de prestation de tourisme et de loisirs, avec achat du produit pour la découverte, l'initiation, le plaisir de naviguer, la croisière, etc. sans avoir eu au départ une intention d'achat de bateau. » Duchène P (op cité).

Afin de compléter la présentation des solutions existantes pour créer de la capacité d'accueil de plaisance, il convient d'ajouter les propos tenus par le Ministre Dominique Perben, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer qui déclarait le 13 juillet 2006 : « Le développement des ports de plaisance, est un enjeu auquel j'attache une grande importance. En effet, par les services qu'ils procurent aux plaisanciers, ces ports contribuent de façon significative au rayonnement touristique et au développement économique des stations du littoral, tout en offrant des débouchés aux industriels français de la construction nautique.

Leur capacité est toutefois insuffisante et le déficit d'anneaux demeure élevé. C'est pourquoi les services déconcentrés du ministère ont été chargés de recenser les projets de développement les plus intéressants et de proposer leur appui aux collectivités locales concernées, pleinement compétentes pour définir et développer les projets d'augmentation des capacités d'accueil portuaires. » C'est Yves Gauthier, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées qui a été missionné pour conduire cette étude. (op cité).

Dominique Perben ajoutait : « Parmi les voies de développement de la capacité d'accueil, la reconquête au profit de la plaisance de bassins ou d'emprises terrestres qui ne sont plus utilisés par les activités de commerce ou de pêche, voire militaire est une voie à privilégier ». Rappelons qu'en juillet 1995, Bernard Pons, alors Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports confiait à Gérard d'Aboville une mission destinée : « à établir la liste des friches portuaires susceptibles d'être réaménagées rapidement au profit de la plaisance. » (op cité).

Nous allons voir à présent en quoi consiste cette solution de reconversion des friches portuaires et pourquoi celle-ci est à privilégier ?

### 1.3.3- Comment concilier réaménagement urbain et portuaire et créer en même temps de la capacité d'accueil pour la plaisance ?

La reconversion portuaire est aujourd'hui largement plébiscitée pour créer des anneaux de plaisance comme l'atteste la lettre de Dominique Perben, adressée à Yves Gauthier.

Cette solution a en effet l'avantage de concilier réaménagement urbain et création de places pour les navires de plaisance, à priori à moindre coût.

Quelle aubaine pour une ville de réinvestir les anciens bassins, via la plaisance. Face au contexte de réhabilitation des waterfronts évoqué précédemment, le décor n'en sera que meilleur. La plaisance, vecteur de rêve et d'incitation au voyage, constituera en effet, un attrait de plus pour les promeneurs urbains. Les étendues d'eau vide, telle une scène, deviendront alors dynamiques par les activités du plaisancier et le spectacle des bateaux. Comme l'indique N. Bernard (op cité) « le port de plaisance et la ville, au cœur de laquelle il s'insère, profitent mutuellement de l'animation que l'un et l'autre engendrent. »

Le port, longtemps considéré comme un espace technique réservé aux pratiquants devient ainsi un pôle de loisirs, ouvert au public.

Dans certaines villes, le port est ainsi utilisé comme vitrine du dynamisme de la cité. Selon N. Bernard (op cité) : « il faut faire du port tout à la fois un espace de vie, un produit touristique et un pôle d'animation. Un **espace de vie** tout d'abord, en s'appuyant notamment sur une clientèle de proximité, toujours prête à s'y détendre. Ce sont les badauds, les résidents locaux qui font vivre le port, tout autant sinon davantage que les plaisanciers.

Les bâtiments techniques et les services spécialisés ont été regroupés à l'écart de la zone portuaire, tandis que les bars, les restaurants, les magasins de souvenirs occupent le front de port.

Un **produit touristique** ensuite : car les ports de plaisance sont de plus en plus fréquentés par les touristes et les promeneurs, plaisanciers ou non, qui y voient un condensé d'activités maritimes intéressantes et pittoresques.

Un **pôle d'animation** enfin, qui s'appuie sur des équipements commerciaux, culturels ou ludiques, tels que les musées de la mer et du patrimoine à partir du port, et bien sûr les aquariums dont le succès est grandissant, comme nous le rappellent l'extension récente d'Océanopolis à Brest et la réalisation d'un second aquarium à La Rochelle.

La présence d'établissements de location de navires de plaisance participe également à cette animation en générant un va-et-vient d'équipages de diverses origines. Un port doit aussi créer l'évènement, en coordination avec les organismes touristiques et le réseau associatif local : diverses manifestations peuvent être organisées pour renforcer la fréquentation du port : des fêtes nautiques, des salons de l'occasion, des expositions provisoires, et bien sûr l'organisation de manifestations nautiques, de régates et de départs, d'arrivées ou d'étapes de courses à la voile... » Ce changement d'état du port de plaisance, en tant qu'élément structurant de la ville sera facilité dans le cadre d'une reconversion portuaire lorsque le site portuaire est situé en centre-ville. La figure 13, extraite du guide Odit France (2003) traduit bien la place et le rôle éminents qu'a pris le port, récemment.

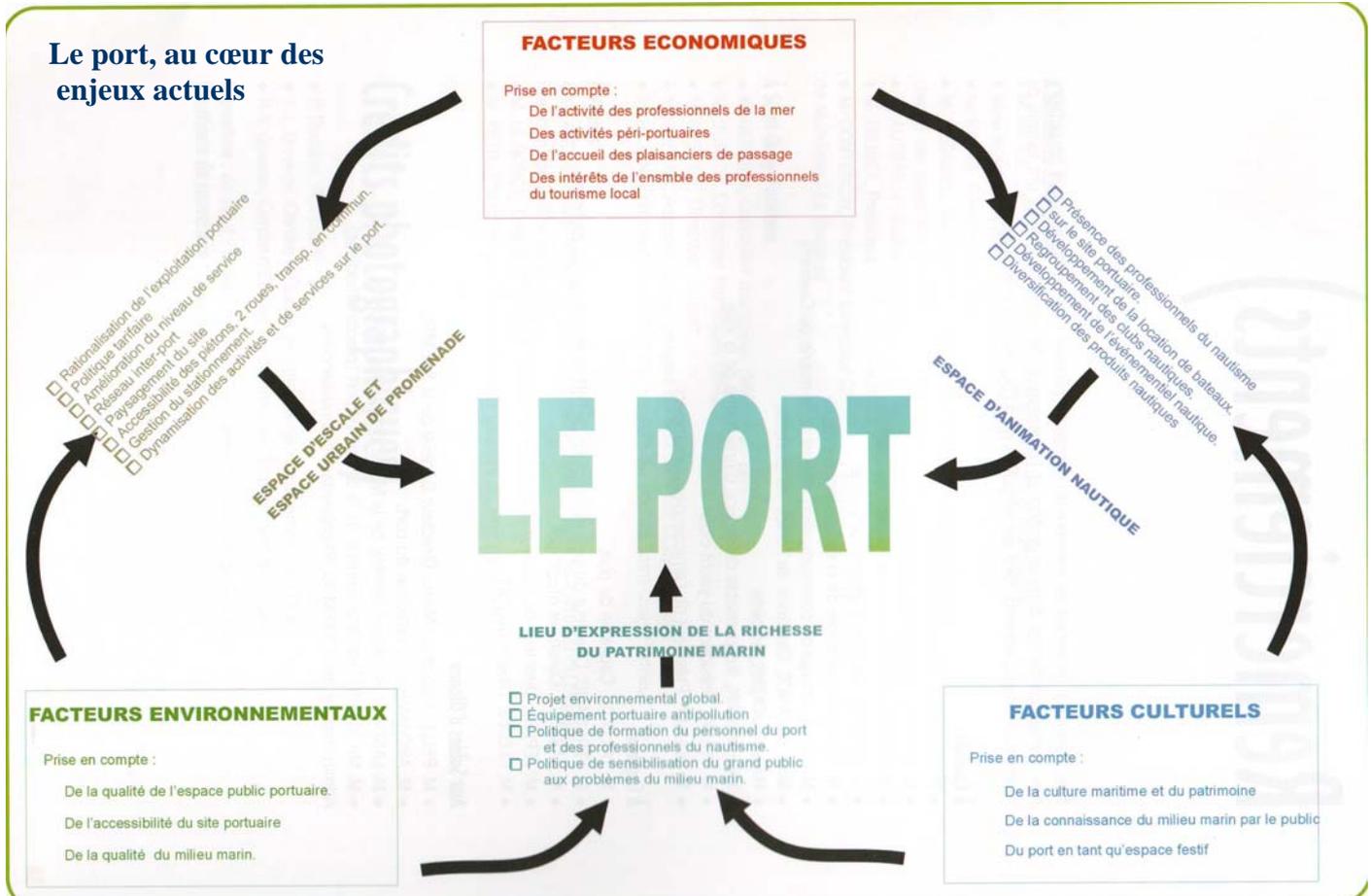


Figure 13

En terme de création de places, le coût est a priori très intéressant puisqu'il suffit de mettre en place les superstructures : pontons, catways et passerelles, fixés sur glissière, pieux ou chaînes. Le stationnement et les réseaux le long des quais existent bien souvent. Dans ces conditions, P. Duchène estime que le prix de revient de la place est de l'ordre de 5 000 à 10 000 euros HT/place pour une place de bateau de 8 m, dans un bassin à faible marnage. Malheureusement, cette situation apparemment idéale est loin d'être toujours valable. Toujours selon P. Duchène, il faudra être particulièrement vigilant sur les points suivants :

- « l'état des fonds des bassins : niveau d'envasement, présence éventuelle d'épaves. Les bassins inutilisés (friches) ont parfois été peu ou pas entretenus ».
- « l'état des quais, notamment dans les bassins historiques avec des appareils en maçonnerie dont les liants se dégradent. La réfection des ouvrages peut être très onéreuse. Par ailleurs, les fréquences de mouvement de la plaisance sont spécifiques et peuvent demander des adaptations à prendre en compte.
- La cohabitation de la pêche, du commerce, et de la Marine Nationale dans un même bassin ou pour les mêmes usages (écluses), peut générer des contraintes particulières influant sur la programmation, puis l'exploitation de l'équipement ».

Ces différentes contraintes peuvent modifier considérablement les coûts de création et ultérieurement les coûts d'exploitation et d'entretien. Une étude technique approfondie sera donc nécessaire pour appréhender les points ci-dessus.

Par ailleurs, comme le précisait G. D'Aboville dans son étude : *Nautisme et réhabilitation des friches portuaires* (op cité) : « il est fondamental de déterminer la nature des espaces, bassins, lieux ou même bâtiments, pouvant être englobés dans le concept de friches portuaires. Comme cela a été démontré lors des travaux de la commission Littoral et Rivages, un espace vide et sans activité peut apparaître à un public peu averti comme une friche portuaire. Le port n'est en effet un lieu d'activité qu'en présence de bateaux. Or l'évolution actuelle du trafic maritime oblige à constater que plus les navires sont rapides, plus courtes sont leurs escales et plus importants sont les espaces qu'ils nécessitent à terre. L'inactivité de ces espaces, hors temps d'escale des navires, n'en fait pas pour autant comme pourrait le penser un public non averti, des friches portuaires. » Ce bassin du Havre peut ainsi paraître très vide, pourtant il ne s'agit pas d'une friche. (photographie n° 13)



Une fois la notion de friche portuaire établie, les études techniques réalisées, il est possible d'envisager un projet de reconversion portuaire. Les intérêts en terme de gain de places, sont évidents pour les plaisanciers mais il serait incomplet de passer sous silence les blocages qui rendent ces reconversions délicates. Comme nous l'avons expliqué auparavant, la reconversion portuaire n'est possible que lorsque des espaces ont été libérés. Libérés par les fonctions maritimes traditionnelles, en déclin, voire en difficulté. Cela signifie que le climat social lié à l'abandon de ces activités est le plus souvent difficile et qu'il faudra envisager avant la reconversion des espaces portuaires, la reconversion des professionnels qui travaillent dans ces sites.

Il ne s'agit pas de renier les anciennes pratiques maritimes mais de mettre en place, un système qui puisse profiter à l'ensemble des acteurs en mettant en place de nouveaux métiers pour les « relégués », des ports pour les plaisanciers en manque d'anneaux et de nouveaux espaces de loisirs pour les habitants de la ville qui vont se réapproprier un espace au bord de l'eau dont bien souvent ils ne profitaient pas. Les touristes friands du rapport à la berge trouveront une part de rêve au sein de ces espaces à l'aspect particulièrement attractif. Enfin, les élus et les professions traditionnellement maritimes pourront espérer un regain économique, de la création d'emplois et de la valeur ajoutée pour leurs communes.

En effet, le recul des activités traditionnelles a souvent plongé les communes littorales dans des positions démographiques et économiques difficiles. Le Maire et les Elus eux-mêmes disent être favorables aux petites unités portuaires qui s'intègrent mieux dans l'environnement « naturel ». La reconversion des bassins vers la plaisance doit être pensée et rendue acceptable comme un moyen d'investir ces espaces devenus inoccupés pour qu'ils profitent au plus grand nombre et en priorité, aux gens de mer et aux habitants.

## Conclusion :

Après une approche économique et historique mettant l'accent sur la présentation historique sur les évolutions du monde moderne (progrès techniques parfois, abandon des modes de production, nouvelles énergies..., nous avons vu l'image des ports évoluer. Les tableaux montrant la foule se pressant sur les grues appartiennent au passé. Désormais l'humain a été remplacé par de nouvelles grues, conteneurs et le bruit n'est plus celui des êtres humains mais celui des portiques. Ce passé est révolu et il convient d'aller résolument vers des solutions nouvelles permettant à ces espaces délaissés de revivre.

Les métiers de la mer ont évolué : depuis quand, comment, pourquoi ? Nous avons détaillé par secteur d'activités les modifications des activités maritimes traditionnelles. Ces changements professionnels induisent tous la même conséquence spatiale : un vide urbain dans des quartiers traditionnellement populaires et pleins d'animations.

Des espaces délaissés au cœur des villes littorales constituent un illogisme tant l'attrait pour le littoral est grand aujourd'hui. On manque de place sur le littoral, les conflits d'usage sont nombreux.

On cherche par le Développement durable et sa déclinaison, la GIZC à rationaliser les pratiques littorales, à ne garder auprès des côtes que les activités qui nécessitent la présence immédiate de l'eau.

Or, on se retrouve ici avec des espaces littoraux délaissés et en marge.

La plaisance, par exemple, requiert un besoin de places constant. Nous avons vu que cette pratique avait littéralement explosé depuis 1960. Nous nous sommes penchés sur sa naissance et les raisons de l'engouement pour cette pratique de loisirs. La demande demeure, le marché est important mais les règlements environnementaux et le manque de place conduisent à s'interroger sur les solutions alternatives à la construction.

Face à ce constat d'espaces délaissés en centre-ville, les pays Anglo-Saxons ont rapidement trouvé une réponse : celle du réaménagement des waterfronts. Il s'agit de se servir du passé maritime, de l'attrait grandissant pour les pratiques liées à la mer, pour reconstituer le lien ville - port. On aboutit à la notion de Festival Market Place qui consiste à faire du port un pôle urbain, dédié aux pratiques de loisirs et culturelles.

La reconversion portuaire s'inscrit dans ce cadre, il ne s'agit plus de créer un port uniquement pour les plaisanciers. Le port devient ainsi décor, pôle structurant, vitrine de la ville et profite ainsi à tous : élus, habitants, plaisanciers. Les retombées économiques sont importantes et peuvent profiter aux gens de mer qui vivent parfois des situations de crise.

En terme de capacité portuaire, celle-ci augmente, tout en respectant l'environnement puisqu'on ne modifie pas les conditions existantes. Il ne s'agit pas d'une modification irréversible. En cas de besoin du bassin par d'autres activités, il suffira en effet, d'ôter les pontons.

Cette solution, si elle ne constitue pas une réponse unique au problème de places pour les bateaux de plaisance et au vide urbain, constitué par les modifications des activités traditionnelles, représente cependant une piste fort intéressante.

C'est l'objet de notre travail de thèse. Après avoir fait ce constat, nous allons à présent affiner et préciser nos méthodes de travail. Quelle est la justification de notre échantillon ? En quoi celui-ci peut-il nous permettre de travailler sur la reconversion portuaire à l'échelle de la façade atlantique ? C'est l'objet du chapitre suivant.

## Chapitre 2 : Définition de l'objet d'étude

### 2.1- Méthodologie et cadre géographique de l'étude.

2.1.1- Méthodologie et cadre géographique, de l'ensemble des ports...

2.1.2- ...à un échantillon.

2.1.3- Quelle méthode pour le SIG ?

### 2.2- Présentation des fiches de synthèse par types de ports.

2.2.1- Les anciens ports autonomes.

2.2.2- Les anciens ports d'intérêt national.

2.2.3- Les ports départementaux.

## 2.1- Méthodologie et cadre géographique de l'étude.

### Introduction :

Ce second chapitre vise à préciser nos méthodes de travail. Plusieurs postulats ont été définis dans l'introduction générale. Nous allons à présent affiner les différentes notions exposées.

Le premier volet abordera les aspects méthodologiques et le cadre géographique de l'étude. La méthodologie employée sera tout d'abord explicitée, puis nous verrons comment a été défini le cadre géographique, en partant de l'ensemble des ports français pour arriver finalement à un échantillon.

Une fois cet échantillon justifié, nous présenterons les différents sites par type de ports, en partant des projets les plus simples vers les plus élaborés.

### 2.1-1. Méthodologie et cadre géographique, de l'ensemble des ports...

Nous présentons ici nos documents de travail : fiche d'entretien téléphonique puis fiche de synthèse afin d'expliquer notre méthodologie et de comprendre comment à partir de l'ensemble des ports français, nous sommes finalement arrivés à un échantillon de ports. La méthodologie employée pour l'utilisation du SIG sera explicitée dans un second point. Enfin, les méthodes utilisées en 3<sup>ème</sup> partie seront exposées...

La fiche présentée à la page suivante (figure 14) a été utilisée lors des entretiens téléphoniques afin d'établir un premier diagnostic des reconversions portuaires sur le littoral métropolitain.

## Grille de présélection

Port Autonome de Dunkerque	Autonome	Etat	Commerce
735	Oui	Fabienne Dunes	dunkerque.marina@wanadoo.fr 03 28 63 23 00

1 : Existe-t-il un projet de reconversion portuaire ?

- oui
- non

2 : Existe-t-il un port de plaisance ? Capacité ?

3 : La reconversion envisagée est elle :

a) liée à la plaisance exclusivement ?

- Si oui :
- création de places ?
  - Création d'équipement et infrastructures de plaisance ?
    - commerce
    - voieries
    - plateau technique...

b) mixte : plaisance + opérations urbaines ou plaisance + autre activités?

Quelles sont les opérations urbaines associées ?

c) autre

4 : Quand le projet a-t-il été initié ? Quel stade actuellement ?

- Projet :
- Projet hypothétique : idée de projet.
  - A l'étude
  - Publié
  - Achevé
- Réalisation :
- En cours
  - Achevée

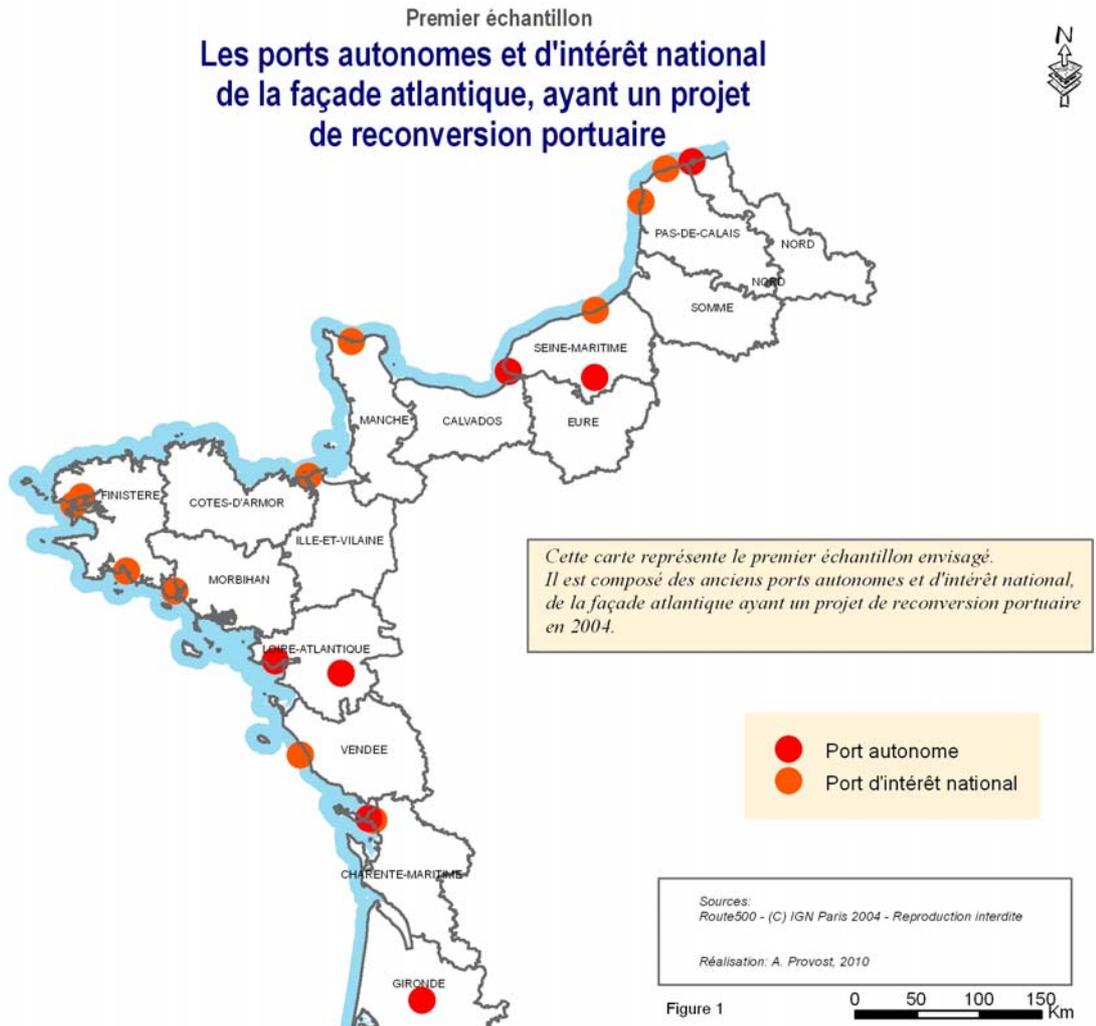
Projet : Bloqué, en suspend. Détails :

5 : Quels sont les porteurs de projets ?

6 : Volume du projet :

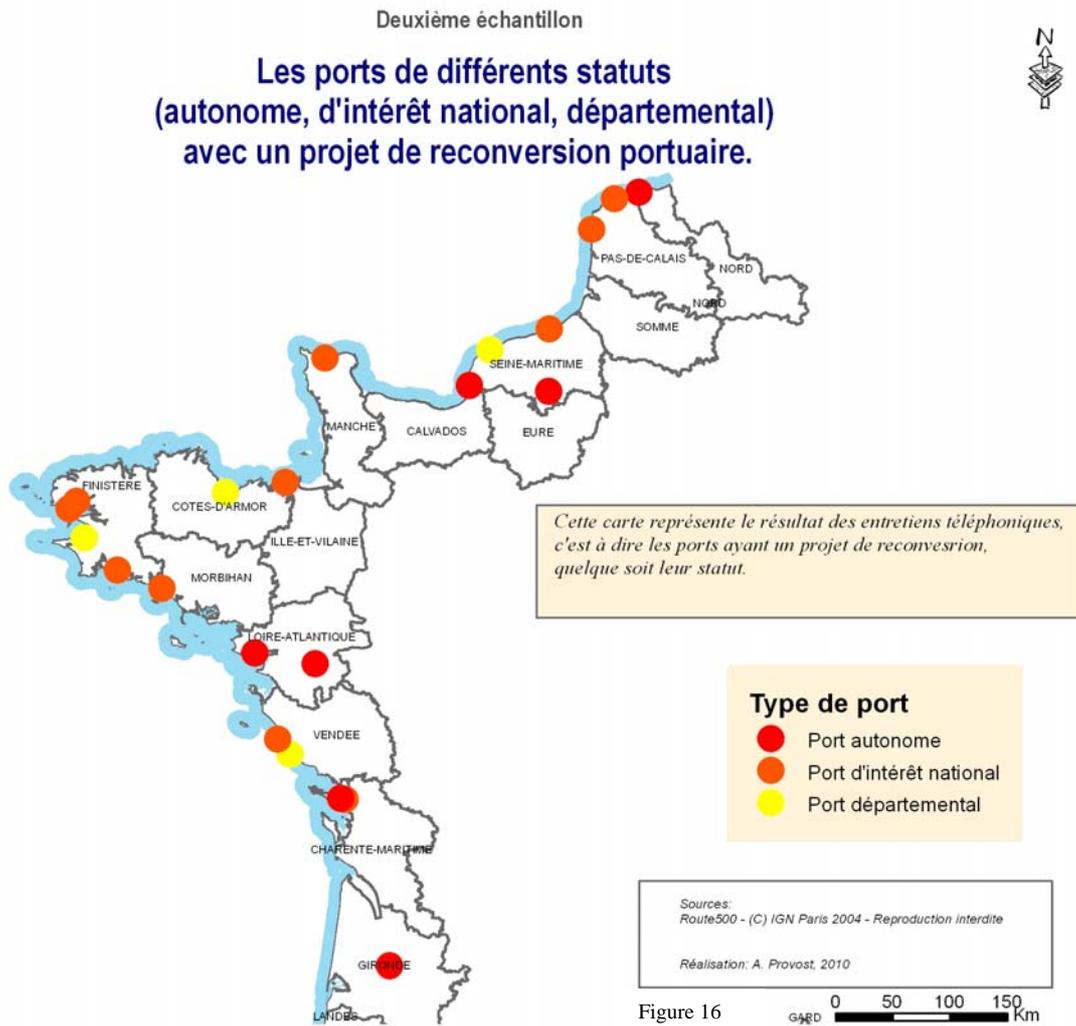
- Surface :
- Coûts :

Suite à cette série d'entretiens téléphoniques, dix-huit ports anciennement d'intérêt national et anciennement autonomes étaient concernés par un projet de reconversion portuaire (figure 1). Rappelons que ce statut juridique avait été choisi a priori comme critère de sélection.



Mais comme nous l'avons déjà évoqué en introduction, ce postulat fut rapidement remis en cause pour intégrer les projets plus modestes mais tout aussi intéressants, les projets de ports départementaux.

La figure 16, ci-dessous nous donne une vision d'ensemble des projets sur le littoral métropolitain quelque soit le statut du port. On peut voir que quatre sites sont apparus en incluant les ports départementaux (en jaune).



Cette seconde carte définit la nature du projet de reconversion. En effet, il est vite apparu des nuances au sein des projets. Certains ports envisageaient une reconversion uniquement dédiée à la plaisance, d'autres à l'inverse étaient totalement centrées sur l'urbain. Enfin, certains projets étaient mixtes, c'est-à-dire que l'on souhaitait à la fois recréer un univers urbain tout en y associant la plaisance (figure 17).

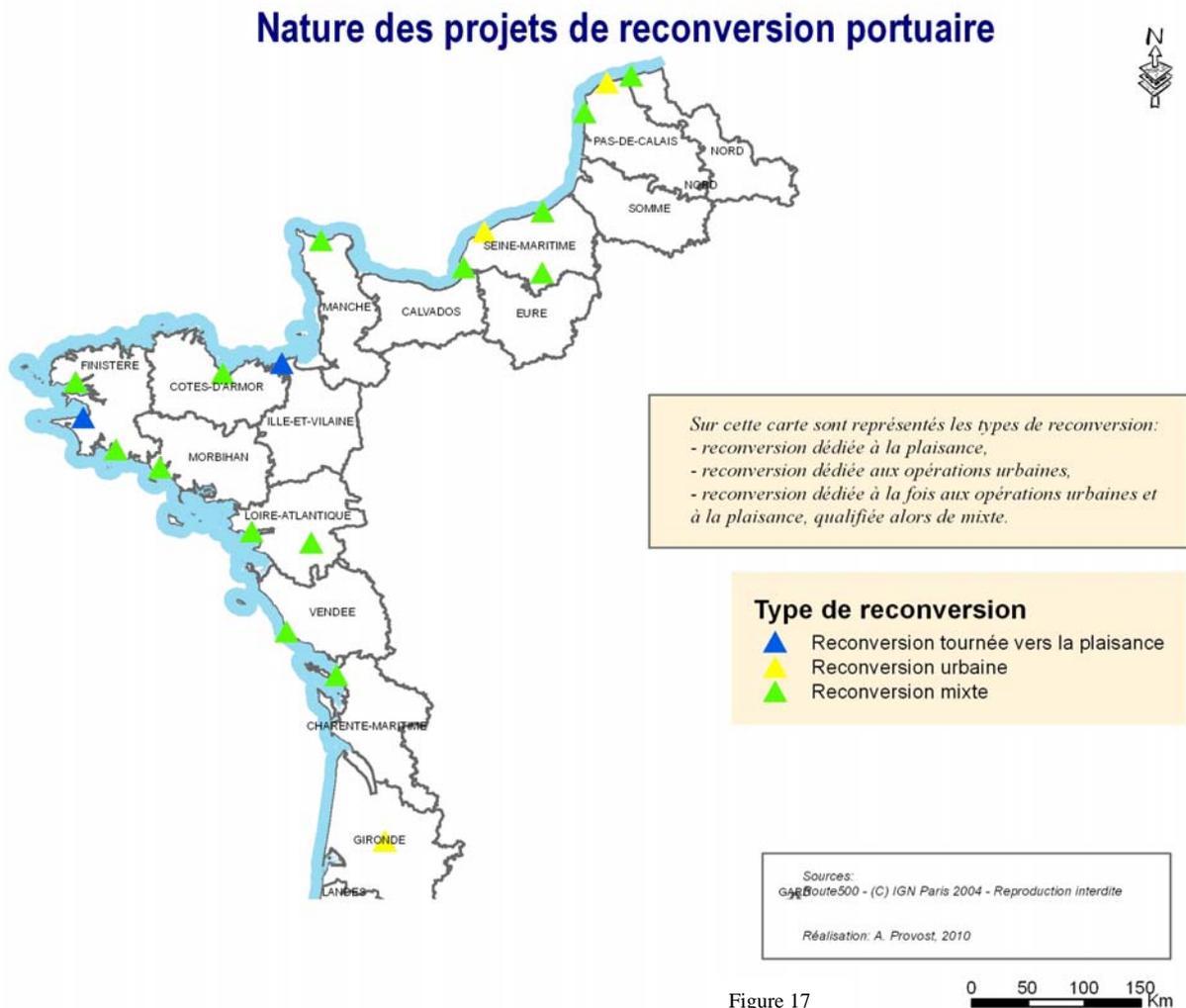


Figure 17

Après avoir observé cette carte, on se rend compte que la plupart des villes, imaginaient des reconversions mixtes, avec des actions à la fois en faveur de la plaisance et de la ville.

Une fois les projets identifiés, localisés et quelque peu définis, il nous a fallu comme nous l'avons évoqué précédemment, croiser un certain nombre de données afin de choisir les sites qui feraient l'objet d'études de cas. La grille de données (tableau 4) est présentée à la page suivante.

### Quels critères pour l'échantillon ?

Nom du Port	Avancement du projet				Fonction dominante			Statut port			Type de Rec		
	Hypo	A l'étude	Publié	Achevé	P	C	M	Au	In	Autre	Mixte	Urb	Plais
Dunkerque			x	x		x		x			x		
Le Havre		x				x		x			x		
Rouen		x				x		x			x		
Nantes St Nazaire			x			x		x			x		
La Rochelle				x		x		x			x		
Bordeaux			x			x		x				x	
Calais						x			x			x	
Boulogne sur Mer		x			x				x		x		
Caen Ouistreham		x				x			x		x		
Cherbourg			x			x	x		x		x		
St Malo		x				x			x				x
Brest			x				x		x		x		
Concarneau		x			x				x		x		
Lorient			x			x	x		x				x
Fécamp					x					x		x	
St Brieuc			x			x				x	x		x
Douarnenez	x				x					x			x
Vannes		x				x				x		x	
Port des Sables d'Olonne		x			x					x	x		

Tableau 4

Nous allons à présent, à partir de l'analyse de cette grille, expliquer le choix de notre échantillon. C'est l'objet du point suivant.

### 2.2.1- ...à un échantillon.

L'objectif de ce dernier volet est d'examiner les choix qui nous ont poussé à choisir tel port plutôt qu'un autre. Nous allons port par port justifier ces choix.

Sachant que les études de cas avaient pour but de mettre en avant les conditions de mise en œuvre des projets de reconversions portuaires, nous n'avons pas, après réflexion, sélectionné de sites aux projets hypothétiques. Le port de Douarnenez a de ce fait été directement écarté.

Afin de respecter notre démarche multi – scalaire, nous souhaitions avoir des exemples dans des ports aux statuts différents (Autonome, intérêt national, puisque ce statut a perduré jusqu'au 31 décembre 2006 et enfin, départemental). Le statut des ports reflétait en effet leur importance et par déclinaison la taille des villes qui les abritaient.

Parmi les ports autonomes, nous avons le choix entre 5 ports : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes St-Nazaire et Bordeaux. A titre d'exemple, les caractéristiques du port de Dunkerque sont:

- Opération de reconversion portuaire importante en deux étapes, dont une déjà réalisée.
- Deuxième phase en projet.
- Grosse expérience de reconversion mixte
- Exemple type de la problématique d'occupation et de reconversion des ports à bassins du Nord.

L'autre port français ayant déjà réalisé une opération de reconversion portuaire était celui de La Rochelle. Nous ne l'avons pas choisi car le fait de pouvoir suivre la seconde vague de réalisation des projets à Dunkerque nous a paru plus intéressant.

Nous avons à choisir, au moins un autre port autonome.

Dunkerque nous donnait déjà la possibilité d'étudier un projet en cours de réalisation. Nous avons donc écarté Nantes et Bordeaux qui avaient également un projet en cours. Parmi les ports aux projets de reconversion à l'étude, il nous restait à choisir entre Le Havre et Rouen. Nous avons choisi Le Havre car le projet semblait plus en avance qu'à Rouen. De plus, la presse relatait des visions différentes du projet parmi les acteurs havrais ainsi que des soucis fonciers. Cela nous a semblé intéressant d'aller se confronter à cette situation.

Deuxième phase : choisir les anciens ports d'intérêt national, plus petits ports et villes de taille moyennes.

Contrairement aux ex ports autonomes, ces ports ne sont pas tous des ports de commerce. La fonction principale du port intervient-elle sur les projets de reconversion ? Cette question méritait d'être soulevée. Nous avons donc choisi les deux ports de pêche existants : Boulogne sur mer et Concarneau, d'autant plus intéressants que l'un était situé en mer du Nord et l'autre sur la façade atlantique bretonne.

Les ports militaires étaient au nombre de trois : Cherbourg, Brest et Lorient. Si Cherbourg, situé en Manche, et plus petit que les deux autres a vite été choisi, le choix entre Brest et Lorient s'est révélé plus délicat.

Nous avons finalement sélectionné Brest car une fois encore, le projet était plus abouti. De plus, le projet à Brest contrairement à celui de Lorient était composé d'une opération urbaine d'envergure. Nous allions pouvoir comparer ce type de projet dans un port d'intérêt national et dans un port autonome.

Nous avons encore un choix à faire entre les ports à la fonction commerciale dominante : Caen – Ouistreham ou St Malo ?

St Malo a été choisi pour sa spécificité : une reconversion uniquement axée sur la plaisance.

Enfin, les derniers sites à choisir, étaient les plus petits ports, au statut départemental. Le port des Sables d'Olonne et de Fécamp étaient en concurrence, du fait de leur statut de port de pêche, Fécamp étant proche de Boulogne, nous avons préféré étudier une autre réalité de la pêche, celle des Sables d'Olonne.. Il n'y avait pas de port militaire, au statut départemental. Vannes et St Brieuc restaient donc en liste. Le projet du port du Légué à St Brieuc était une fois encore plus avancé, il a donc retenu notre attention.

Au total, neuf ports ont été retenus, dans le cadre de notre étude de terrain. Ils sont présentés sur la carte de la page suivante. (figure 18)

Ces sites représentatifs ont ainsi constitué le support de nos études de cas. La fiche de synthèse (figure 19) montre la façon dont nous avons ensuite travaillé sur le terrain.

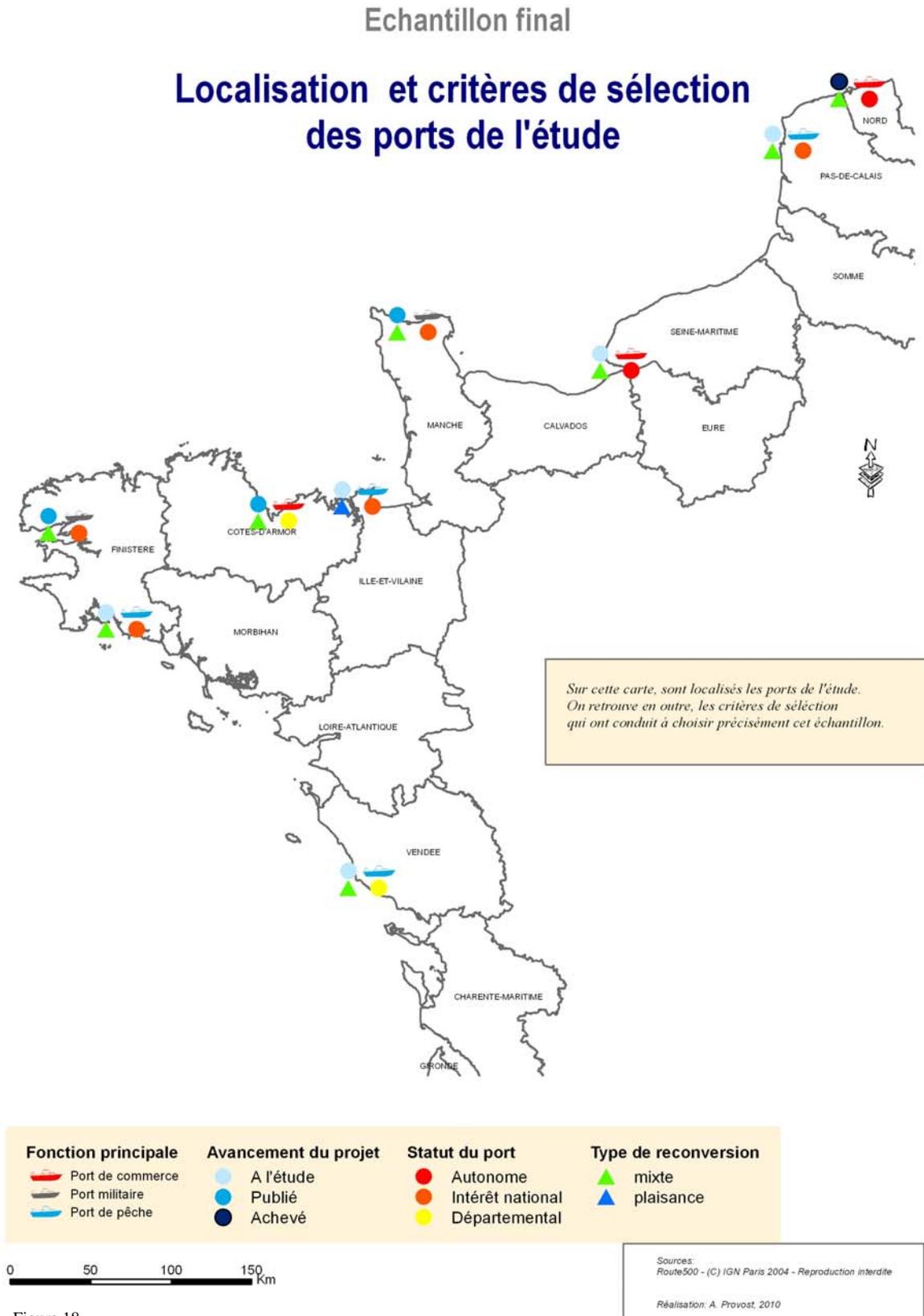


Figure 18

Figure 19

## Contacts et plan de localisation

Exemple : Dunkerque :

**27/09** : - 15h30, entretien avec *Monsieur Rezenthel* : Port Autonome de Dunkerque.

- 17h, entretien et visite du port avec *Delphine Salomé* : Port de plaisance de Dunkerque.

**28/09** : - 10h, entretien avec : *Delphine Salomé* : Port de plaisance de Dunkerque.  
*Vincent Leignel* : Ville et Communauté urbaine de Dunkerque.

*Alain Ledaguenel* : Communauté urbaine de Dunkerque.

- 15h, entretien avec *André Cordonnier* : Port Autonome de Dunkerque, chef du département domanial.

### Plan de localisation de Dunkerque

1- Fiche d'identité du port :

a) Présentation générale du site :

- Historique :
- La ville de Dunkerque :
- Situation géographique :
- Dessertes :
- Particularité(s) du site :

b) Présentation générale du port :

- Statut du port :
- Gestionnaire(s) :
- Activités dominantes :
- Autres activités présentes :

c) Le port de plaisance et la filière nautique :

- Bassin de navigation :
- Nombre de places de port : à sec/à flot :
- Projet de création de places autre que la reconversion portuaire :
- Ship, maintenance et chantiers :
- Ecole de voile et pôle d'entraînement :
- Commerces associés :

d) Tourisme :

- Fréquentation touristique :
- Equipement touristique (Musée, aquarium...):
- Communication basée sur l'image du port : plaquette, office...
- Création d'événements nautiques :

Problématique :

2- Projet(s) étudié(s) :

a) Ce qui a déjà été réalisé en terme de reconversion :

- La place de la plaisance au sein de ce projet.

b) Identification des différentes actions composant le projet portuaire et la reconversion elle même:

3- Points de méthodes

a) Calendrier :

- Lancement du projet :
- Echéances :

b) Les acteurs :

- Qui ?
- Concertation / jeu d'acteurs :
- Si divergences de points de vues, objectifs de chacun :
- Projet porté par 1 acteur en particulier:

c) Les outils :

- Groupes de travail, concertation :
- Documents de planification :
- Consultation pop :

d) Transfert de terrains, transfert de gestion :

e) Nombre de places supplémentaires envisagées :

f) Financement :

3- Conclusion : Commentaires et analyse :

a) Note émise dans le rapport d'Yves Gauthier :

b) Clé de succès :

c) Freins :

d) Opportunités non saisies, potentiel inexploité

Nous verrons que cette fiche de synthèse a constitué une base intéressante pour analyser le phénomène de reconversion portuaire à l'échelle de la façade atlantique. Les résultats de l'analyse de ces fiches nous ont ainsi conduit à envisager l'utilisation d'un SIG pour marquer visuellement un certain nombre de conclusions. Comment avons nous travaillé ?

### 2.2.3 Quelle méthode pour le SIG ?

Concernant les données tout d'abord, nous avons eu la chance, dans le cadre de ce travail de thèse, de rencontrer Pierre Vigné et Sandra Védrenne du CETE de Normandie.

Nous avons ainsi travaillé avec l'Inventaire Permanent du Littoral (IPLI) décidé en 1977 dans le cadre d'un Comité interministériel d'aménagement du territoire.

« Cette opération, pilotée par la Délégation à l'Aménagement du territoire et à l'action Régionale (DATAR) regroupait la Direction de l'Urbanisme et des Paysages (Equipement), la Direction des Ports, la Direction des Pêches et des Cultures Marines, la Direction de la Protection de la Nature (Environnement) ainsi que le Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres.

La mission confiée à l'IPLI était de constituer et de gérer, avec le concours technique de l'Institut Géographique National (IGN) une banque de données graphiques et statistiques, actualisable tous les 5 ans, et visant à produire des données d'observation de l'état et de l'évolution du littoral, sur une bande de 5km de part et d'autre du trait de côte.

Afin de permettre d'appréhender, à l'échelle nationale, les changements essentiels intervenus sur l'espace littoral depuis la mise en oeuvre de la " loi littoral " de 1986, le ministère de l'Equipement a demandé au Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) Normandie Centre d'engager la numérisation des cartes d'usage du sol IPLI 77 et de constituer une base de données structurées utilisable par des Systèmes d'information géographique (SIG).

L'IPLI permet donc de disposer d'une base de données de l'occupation du sol du littoral sur une bande de 5 Km à l'intérieur des terres. Obtenue à partir d'une photo-interprétation de cliché aérien, son échelle optimale est le 1/25 000e.

L'IPLI possède sa propre nomenclature basée sur des postes déclinables de la même manière que la nomenclature de Corine Land Cover.

Corine est une base de données européenne de l'occupation du sol commune à l'ensemble des pays de l'Union européenne. »

Nous avons ainsi à notre disposition des données datant de 1977. Restait à savoir s'il existait des données plus récentes.

« Dans le cadre de la directive Inspire de 2007, qui préconise aux États membres de l'UE le partage, l'échange, l'accessibilité et la mise à jour des données spatiales en matière d'environnement, et suite à la mission d'observation du littoral de 2005-2006 (rapportée dans le Schéma d'organisation des dispositifs de recueil de données et d'observation sur le littoral, établi sous la direction de Mme Catherine Bersani), le Ministère de l'écologie, de l'énergie du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié au Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) Normandie Centre la reconstitution d'un Inventaire Permanent du Littoral (IPLI) national en s'appuyant autant que faire se peut sur les données d'occupation du Sol existantes localement. Pour cette reconstitution il nous manquait les données sur les littoraux de la Méditerranée, de la Charente Maritime, de la Loire Atlantique, du Nord Pas de Calais et de la Somme.

Depuis l'IPLI de 1977, actualisé en 1982, aucune couverture systématique de l'occupation du sol n'a été refaite sur le littoral français. Or le littoral est un espace unique, convoité et fragile au bénéfice duquel s'impose une vigilance particulière. Territoire particulièrement sensible et complexe, il est traversé de conflits d'usage dus aux interrelations entre ses différentes composantes (bande littorale, arrière-pays et mer). Il semble indispensable de s'appuyer sur des référentiels d'occupation du sol pour suivre les évolutions de cet espace et mettre en place des observatoires pour une meilleure connaissance des territoires. Les données locales, qui ont été récoltées, répondent à des besoins locaux et à des spécificités régionales qui nécessitent une diversité dans l'information géographique.

Pour pouvoir créer une base de données nationale de l'occupation du sol, il a fallu entreprendre un travail d'harmonisation des nomenclatures et des unités minimales de collecte. La nomenclature Corine Land Cover a servi de référence ». *Nomenclature pour la nouvelle base de données de l'occupation du sol du littoral 2000 – 2006*, juillet 2008.

Le CETE possédait les données IPLI de 1977 et venait d'achever un travail d'harmonisation de données plus récentes. Celles-ci ayant été récoltées localement entre 1994 et 2006. Pour plus de détails sur l'adaptation de la nomenclature « Corine land cover », on se référera au rapport cité précédemment.

Ces données étant disponibles, nous avons choisi de comparer l'occupation du sol entre 1977 et 1994-2006, pour observer d'éventuelles évolutions.

Quel périmètre avons-nous finalement utilisé ? Nous sommes partis des bassins portuaires, que nous avons retracés sur les couches Ipli 77 et Ipli 94 -2006. Afin de véritablement se pencher sur l'interface ville – port, la distance de 200m semblait constituer un seuil intéressant aux vues des disparités entre les sites étudiés. En effet, nous aurions pu aller plus loin sur des sites tels que Dunkerque ou Le Havre, pour lesquels les emprises portuaires vont parfois bien au-delà des 200m. En revanche, pour tous les autres ports, une distance supérieure à 200m nous emmenait directement au centre des communes et la notion d'interface portuaire disparaissait. Ce seuil nécessairement arbitraire a donc été validé et nous a permis de constituer un buffer de 200m.

Le fait de pouvoir utiliser ces données IPLI pour observer l'évolution de l'interface ville – port entre 1977 et 2006 est déjà très intéressant. Néanmoins, il est vite apparu que les données Ipli étaient encore trop imprécises, étant donné l'échelle à laquelle nous souhaitons nous placer. On peut prendre l'exemple du libellé Ipli : « emprise de grands équipements ». A l'interface ville-port, c'est un libellé que l'on rencontre fréquemment. On retrouvera sous ce libellé à la fois des terminaux divers mais aussi des espaces aujourd'hui consacrés à la recherche, à la santé, des bâtiments réhabilités, des universités...Or, pour comprendre l'évolution de l'interface, il est important de prendre en compte ces nouveaux usages. Des usages autrefois cantonnés à l'espace urbain sont aujourd'hui présents en zone portuaire. Afin de renseigner ces spécificités ainsi qu'un certain nombre de données que nous souhaitons voir apparaître sur les données Ipli, tels que l'usage des bassins, nous avons ajouté des objets. C'est-à-dire que nous avons créé ou découpé de nouvelles entités à l'intérieur des polygones existants. Il a donc fallu ajouter ces objets à la base de données Ipli et les renseigner de façon spécifique au sein de la légende. Lorsque cela a été possible nous avons utilisé les codes couleur de Corine Land Cover.

Concernant les données les plus récentes, le travail fut relativement aisé. La photo interprétation se faisant sur des images actuelles et l'étude de terrain nous permettant d'affiner si besoin. En revanche, pour les données les plus anciennes, nous avons dû travailler sur des photos aériennes, à partir de l'Ipli de 1982. Une fois les objets créés, nous avons pu réaliser les cartes d'occupation du sol en 1977 et en 2006. Des planches communes permettent par ailleurs, de visualiser les différences d'échelles entre les neuf ports. Cette première étape nous a ensuite conduit à réaliser une carte d'évolution de l'occupation du sol entre 1977 et 2006, celle-ci permettant de bien visualiser les changements d'usages à l'interface ville - port. Nous avons ainsi pu mettre l'accent sur l'évolution des emprises portuaires, sur les éléments qui avaient changé de fonctions, sur les usages nouveaux apparus sur le port et enfin sur les espaces inchangés. Toutes ces cartes ont été réalisées avec le logiciel ArcMap.

Il nous a ensuite paru intéressant de montrer l'implantation de nouveaux usages au sein des zones habituellement qualifiées de zones portuaires. Nous avons donc classé les différents critères d'occupation du sol en quatre catégories : les fonctions portuaires, les fonctions urbaines, les fonctions de loisirs et enfin les espaces naturels. Le découpage « fonctions de loisirs » a été ajouté en raison de la difficulté à classer les activités de plaisance. Une activité de plaisance doit-elle en effet être classée en activité portuaire puisqu'elle possède ses propres ports ? Ou en fonctions urbaines en raison du caractère récréatif de l'activité ? Le fait de constater l'implantation de nombreux équipements de loisirs à l'interface ville port nous a donc conduit à créer une fonction spécifique : « la fonction de loisirs ». Le tableau 5, à la page suivante est un tableau de correspondance entre les quatre délimitations et les critères d'occupation du sol.

**Tableau de correspondance entre les différentes fonctions  
(urbaines, portuaires, naturelles et de loisirs)  
et les critères d'occupation du sol.**

<b>Fonctions urbaines</b>		<b>Fonctions portuaires</b>	
Lib	Ipli	Lib	Ipli
Habitat dispersé récent	10	Zone industrielle et commerciale	15
Ensemble habitat collectif	11	Emprise de grands équipements	16
Ensemble habitat individuel groupé	12	Friche	26
Habitat individuel diffus	13	Espace en mutation	27
Habitat touristique spécifique	17	Port de pêche	16a
Espaces verts	18	Port de commerce	16b
Camping et stationnement de caravanes	19	Port à passagers	16d
Terre cultivée	20	Port militaire	16f
Culture légumières ou florales	21	Espace prochainement ouvert au public	16l
Bois	29	Emprise militaire	16m
Enseignement recherche	16h	Friche industrielle	16r
Commerces	16i		
Logements	16j		
Santé	16k		
Batiments réhabilités	16n		
Equipement emblématique	16o		
<b>Espaces naturels</b>		<b>Fonctions de loisirs</b>	
Lib	Ipli		
Prairie	22	Port de plaisance	16e
Lande, maquis, garrigue	28	ZACP	16p
Dunes	100	Ecole de voile	16q
Rochers, falaise	30	Equipement de loisirs	16g
Mer, plans d'eau, estran et platiers	40		
Zones humides et plans d'eau associés	41		
Plage	32		

Tableau 5  
A. Provost, 2009.

Cette représentation nous permet de montrer l'intrusion des fonctions traditionnellement urbaines, telles que les logements, le commerce, les universités au sein de l'espace portuaire. Cela traduit un tout nouveau concept d'aménagement des espaces littoraux.

L'autre intérêt de cette carte réside dans le fait qu'elle permet de mesurer le niveau d'inter – relation des espaces. Nous avons ainsi marqué visuellement la limite entre les espaces portuaires et les espaces urbains. Une analyse par photo – interprétation nous a ensuite permis de renseigner cette limite en tant qu'espace accessible ou au contraire en tant qu'espace inaccessible ou difficilement accessible, conséquence des normes Isps, comme le montrait une planche de photographies (photographies 8), représentant Dunkerque et Le Havre au chapitre un. Les politiques urbaines engagées favorisent-elles la fluidité du passage, la mixité fonctionnelle urbaine et portuaire et de manière plus générale, l'accès au littoral ?

L'étape suivante consiste à s'interroger sur des similitudes ou au contraire des oppositions permettant de créer une typologie. Enfin, la réflexion s'est intéressée à la perméabilité des espaces portuaires accolés à des espaces urbains, en tant que barrière ou synapse ?

## 2.2- Présentation des fiches de synthèse par types de ports.

### Introduction :

Nous allons présenter ici les sites étudiés au cours de l'étude de terrain. Les fiches de synthèse que nous avons présentées au point précédent nous ont en effet permis d'établir une typologie très simple, basée sur le statut des ports étudiés. Nous n'allons pas ici restituer la totalité de ces fiches de synthèse mais plutôt nous attacher à trois points: la situation dans les anciens ports autonomes étudiés, celle dans les ports, anciennement d'intérêt national et enfin celle des ports départementaux.

Notre objet d'étude s'est transformé au cours de l'analyse, cependant ce changement de statut des ports est récent. Le poids des années passées sous ces différents statuts est encore très présent dans les ports en question. C'est la raison pour laquelle après réflexion nous avons choisi de garder ce critère de détermination, car l'un des plus influent et marqué, encore aujourd'hui. En revanche, les changements induits par ces nouveaux statuts seront bien évidemment abordés au cours de l'étude.

Le déroulement de cette partie s'organise de la façon suivante : une présentation générale des types de port servira d'introduction. Nous évoquerons ensuite les projets de reconversion rencontrés. Enfin la problématique liée à ces types d'espaces sera énoncée ainsi que la manière dont les projets sont traités localement. Cette présentation succincte nous permettra, d'aller plus loin, lors des chapitres suivants.

### 3.2.1- Les anciens ports autonomes.

Il s'agit des ports les plus influents et généralement les plus importants. Selon R. Rezenthel (2004), il s'agissait « d'un établissement public de l'Etat doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Pour la jurisprudence administrative, c'est un établissement public mixte « à double visage » exerçant à la fois des missions de service public administratif et des activités industrielles et commerciales. Pour la Cour de cassation, le port maritime autonome est un établissement public à caractère industriel et commercial exerçant certaines missions à caractère administratif. L'idée d'autonomie de gestion des ports maritimes a été évoquée devant le Parlement à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, mais le principe n'a été consacré que par la loi du 5 janvier 1912, laquelle n'a cependant pas reçu d'application. Cet échec fut surmonté, et la loi du 12 juin 1920, complétée par un décret du 23 septembre 1921, proposa un nouveau régime d'autonomie qui s'applique à deux ports : Bordeaux et Le Havre. Face aux bouleversements économiques intervenus à la suite de la Seconde Guerre mondiale, et à l'évolution des conditions de transport maritime, un nouveau régime d'autonomie de gestion des ports a été institué par la loi n° 65-491 du 29 juin 1965 (laquelle est reprise aux art. L 111-1 et suiv. du CPM). Chaque établissement portuaire est créé par décret en Conseil d'Etat. C'est cette dernière loi qui a été profondément modifiée par la loi du 4 juillet 2008 (les ports autonomes devenant Grands Ports Maritimes : GPM).

#### *Les organes de gestion et de contrôle.*

Le port autonome était administré par un conseil d'administration composé pour les établissements métropolitains de vingt-six membres dont des représentants de l'Etat, de la chambre de commerce et d'industrie, des usagers, des collectivités locales concernées, des représentants du personnel de l'établissement, et un représentant des ouvriers dockers (art. R 112-1 du CPM). Le conseil d'administration est assisté d'un directeur nommé par décret en conseil des ministres. Tandis que la tutelle est représentée au sein du conseil d'administration par un commissaire du gouvernement et un contrôleur d'Etat.

*La spécialité.*

Ce sont les missions attribuées par les textes aux établissements publics. Selon l'art. L 111-2 du CPM : « Le port autonome est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription, et dans les conditions définies ci-après, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction, ainsi que de l'exploitation, de l'entretien et de la police, au sens des dispositions du livre III du présent Code, du port et de ses dépendances et de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté. Il peut être autorisé, dans le cadre de la réglementation en vigueur, à se charger de la création et de l'aménagement des zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un aménagement... »

Outre ces activités principales, le port autonome peut gérer des services annexes (art. R 111-13 du CPM) pour le compte de l'Etat (service maritime ou de navigation) et des activités connexes pour son propre compte, dont le remorquage, le sauvetage, la surveillance des quais... (art. R 111-12 du CPM).

En 2008, le gouvernement de François Fillon a annoncé la transformation des ports autonomes métropolitains en « grands ports maritimes ». Qu'induit ce nouveau statut ?

D'après R. Rézenthel (2008-2009), « l'assouplissement des règles de droit public, portant notamment sur la définition et les conditions d'occupation du domaine public et l'institution d'un partenariat « public-privé », ne suffit pas à améliorer le développement des ports maritimes français. » Le statut de GPM a donc pour principal effet de modifier les règles de gouvernance et d'imposer le transfert des outillages publics aux entreprises du secteur privé.

« Eu égard aux craintes de privatisation de la gestion portuaire émise par certains, le législateur a maintenu un statut de droit public pour les GDM et n'a pas cédé à la tentation de transformer les ports maritimes autonomes en sociétés anonymes. La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire tout en maintenant le régime de l'établissement public s'est néanmoins inspiré de ce type de société pour définir la gouvernance des GDM en leur imposant un directoire et un conseil de surveillance. Ces deux organes remplacent l'ancien conseil d'administration des ports autonomes. Ils peuvent être complétés par un conseil de développement qui est un organe consultatif appelé à remplacer la commission permanente d'enquête.

La protection de l'environnement occupe une place importante dans la définition du GPM et c'est également dans le conseil de développement que sont représentées les associations de défense de l'environnement.

La gouvernance va plus loin car un conseil de coordination portuaire peut également être créé pour assurer la cohérence des actions des GPM et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situées sur un même axe fluvial.

Paradoxalement, le législateur permet la cession du domaine avec ou sans déclassement dans les conditions fixées par le Code général de la propriété des personnes publiques (article 15 de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008). Le conseil de surveillance peut ainsi autoriser tout déclassement de terrain, ouvrage ou bâtiment faisant partie du domaine public.

Concernant la cession des outillages publics, la priorité est donnée aux opérateurs qui ont déjà réalisé un investissement sur le terminal. Comme le souligne R. Rézenthel (op cité) « on déroge ainsi au principe de libre circulation des capitaux ». Cette circonstance est aggravée dans la mesure où la convention de cession des outillages par le GPM vaut autorisation d'occupation du domaine public. Même s'il n'apparaît pas que cela résulte d'une volonté délibérée du législateur, il convient de constater que la généralisation des terminaux dans les ports a pour effet de libéraliser les conditions d'occupation du domaine public, car, contrairement aux concessions d'outillages publics ou aux autorisations d'occupation temporaires, l'opérateur de terminal détermine librement sa politique commerciale sous réserve de respecter des objectifs de trafic maritime ou d'investissements.

Le secteur privé est donc encouragé à assurer seul la manutention et le stockage des marchandises dans les ports maritimes. Les petites entreprises de manutention seront-elles en mesure d'exploiter ce type d'outillage ?

La nouvelle stratégie pour le développement des GPM induit ainsi des bouleversements au sein des ports français les plus importants. Voyons à présent ceux que nous avons choisis pour réaliser cette étude.

Les deux ports autonomes que nous avons étudiés sont ceux de Dunkerque et du Havre (photographies n°14). Leur activité dominante est bien entendu le commerce. Le Havre est ainsi le premier port français pour le commerce extérieur mais aussi pour le trafic de conteneurs avec plus de 2,1 millions d'EVP en 2005, soit plus de 60% des conteneurs manutentionnés dans les ports français. Situé dans l'estuaire de la Seine, le port autonome du Havre est également le premier port maritime, fluvial de France avec près de 5 millions de tonnes annuelles. Enfin, notons que 40% des approvisionnements de pétrole brut de la France passent par Le Havre, qu'il s'agit du cinquième port européen avec 75,6 millions de tonnes traitées et que le port a reçu 6 965 navires en 2005.

### Les grands ports maritimes de l'étude :

Vue générale du port de Dunkerque.  
Image : Port Autonome de Dunkerque



Vue générale du port du Havre  
Image : géo lycée



Photographies n°14

Dunkerque est quant à lui le troisième port de France avec un trafic en 2005 de 53,44 millions de tonnes. Premier port français d'importation de minerais et de charbon, il l'est aussi en ce qui concerne les importations de fruits.

Il est également second pour les échanges avec la Grande Bretagne.

Si ces ports importants ont pour activité dominante le commerce, ils ont également d'autres activités parallèles. Ainsi, Dunkerque comme Le Havre possèdent tout deux, un port de pêche, un port à passagers et des ports de plaisance. Le détail de ces activités est présenté en annexe.

Les deux ports autonomes que nous avons rencontrés sont donc des ports influents aux fonctions diverses et variées. Ils sont situés dans des villes importantes : 210 000 habitants pour la communauté urbaine de Dunkerque, dont 72 000 pour Dunkerque même et 285 514 habitants pour la communauté urbaine du Havre, dont 190 205 pour Le Havre uniquement. Les problématiques rencontrées, concernant les projets de reconversion sont également proches. Nous utilisons ici les problématiques énoncées dans les fiches de synthèse.

*Dunkerque* : en raison de l'étendue des espaces délaissés par le port de commerce, qui s'est au fil du temps déplacé vers l'ouest et la fermeture des chantiers navals de la Normed, la question des reconversions d'espaces portuaires s'est très tôt posée à Dunkerque. Comment gérer ces interfaces ? Comment utiliser les espaces délaissés ? Quelle place accorder à la plaisance au sein de ces réhabilitations ?

### Des friches portuaires au cœur des villes

Hangars non utilisés à Dunkerque  
Image : A. Provost



Bassin, quais et bâtiments non utilisés au Havre



L'ancienne porte du chantier naval, Dunkerque  
Image : A. Provost



Hangars non utilisés au Havre.  
Image : A. Provost



Photographies n° 15

*Le Havre* : Le décalage du port de commerce vers l'est a libéré des espaces et des bassins en centre-ville. L'intérêt de ces territoires au patrimoine architectural représentatif est évident. Reste à définir les contours de ces nouveaux aménagements, notamment ceux du bassin de la Citadelle que l'on envisage de reconvertir à la plaisance. A qui appartiennent ces espaces, quels transferts doit-on effectuer, quels outils sont à mettre en place ? Autant de questions auxquelles il faudra répondre pour mener à bien ces projets.

Si la similitude des situations est frappante, en raison du glissement des activités portuaires du centre de la ville vers sa périphérie, tout l'intérêt des études de terrain réside dans la manière dont on fait face à une problématique commune, en réinvestissant l'espace. Nous allons donc ici détailler chronologiquement, les étapes des projets de reconversion à Dunkerque, puis au Havre.

### - L'aventure Neptune, Dunkerque

L'aventure Neptune débute en 1987 avec la fermeture des chantiers navals. La Normed laisse ainsi une friche de 180 Ha dont 60 de bassins, entre la ville et la mer.

Afin de réhabiliter les friches et de réconcilier la ville avec ses bassins, est créé en 1988, le syndicat mixte Dunkerque Neptune qui associe la ville, la Communauté Urbaine et le Port Autonome. Michel Delebarre est élu en 1989 à la mairie et il charge l'agence d'urbanisme d'établir un projet d'agglomération intégrant Neptune (180 Ha de la Normed).

En 1990, une procédure est lancée pour désigner un architecte-urbaniste dont les critères de choix seront : la capacité à révéler le site, à créer une image forte, à travailler en concertation. Richard ROGERS est retenu, il commence aussitôt, avec Projenor et l'agence d'urbanisme à préparer un « Master plan ». Dans le même temps est créée la société : S3D, Société d'Economie Mixte du Dunkerquois et sa région.

En 1991, le master plan est acté par les autorités locales. Ce document qui n'a pas de valeur réglementaire, définit trois axes principaux :

- les équipements,
- les commerces,
- et les espaces publics qui relient les bassins d'est en ouest.

Les ateliers de travail ou workshop sont mis en place pour nourrir la réflexion sur l'espace public. Cette concertation sera appréciée et donnera lieu à une procédure de débat entre les techniciens de la ville et de la CUD, la S3D, l'Agur et Mike DAVIS qui sera étendue en 1993 à l'ensemble des projets.

Avant cela, en 1992 les consultations d'architectes pour les ouvrages d'art destinés à désenclaver le site sont lancées. Pascale SEURIN concevra le pont du Texel, Olivier BRASSE les ponts de la citadelle et de l'Université.

L'université et le restaurant universitaire, pour lesquels un concours avait été lancé en 1987 ouvrent sur la Citadelle.

### Le nouveau visage du quartier de la Citadelle



Vue prise du môle 1



L'Université du Littoral



Le restaurant universitaire et le pont de l'université

Photographies n° 16



Les premiers immeubles du programme

Photos : A Provost

En 1993, un port de plaisance (210 anneaux) s'installe dans le bassin du grand large puis en 1995, c'est le début de réaménagement des espaces publics. Michel Delebarre devient président de la C.U. de Dunkerque.

Les immeubles sur la photographie n°16 constituent les premiers immeubles de bureaux livrés à la Citadelle, en 1996. Dans le même temps le bassin de l'arrière port ou bassin Ziegler est partiellement remblayé.

Puis en 1997, on assiste à la première livraison de logements privés, quai des Anglais. (Marignan immobilier).

En 1999, la CUD se baptise : « Dunkerque Grand littoral ».Le pôle marine (cinéma multisalles, librairie Virgin et restaurants) des architectes REICHEN et ROBERT, ouvre sur le terre-plein Ziegler.

Cette ouverture aux commerces continue en 2002, avec l'inauguration de la galerie commerciale Bollaert entre ville et bassin de la marine. Enfin, les dernières entreprises quittent le secteur dit « des garanties » au Grand Large. La réalisation d'un quartier Habitat devient alors possible. C'est ainsi qu'en janvier 2005 un groupement de promoteurs est retenu par la CUD. Il associe promoteurs privés et bailleurs sociaux.

C'est en octobre 2005 qu'a lieu le lancement de la deuxième phase de Neptune avec l'opération Grand Large. Lauréats du concours d'architecte et d'urbanisme lancé en début d'année, Nicolas MICHELIN et son équipe ont dessiné le plan directeur du quartier et ont à charge de mener à bien ce premier test.

Il faudra attendre la fin de l'année 2006 pour voir la phase initiale de l'aménagement de la première tranche et l'édification du groupe scolaire. Puis fin 2007, c'est l'arrivée des premiers résidents.

La suite du projet est matérialisée par la poursuite des autres tranches du Grand Large (avec implantation de commerces de proximité),

- renforcement de la zone commerciale à proximité du Pôle Marine,
- reconquêtes des môles,
- augmentation du nombre d'anneaux de plaisance (1 000 anneaux),
- développement d'un pôle de loisirs au nord du Grand Large « Fonds régional d'art contemporain » dans l'AP2, patinoire, discothèque, bowling, centre européen de la jeunesse...

On peut s'interroger sur la place de la plaisance au sein de ce projet. Une fois la chronologie du projet Neptune retracée, on voit en effet, qu'il s'agit d'une vaste opération de reconversion, dite mixte. En effet, le projet n'est pas uniquement lié à la plaisance. Nous allons ici nous attacher davantage à ce secteur en insistant sur la création de places de port.

La création du Port du Grand Large sur le site des anciens chantiers de France a permis la création de 315 postes d'amarrage ainsi que celle d'un port à sec de 5 000 m<sup>2</sup> avec local technique, aire de carénage...

Le bassin du Commerce a accueilli dès 1980 des bateaux de plaisance et a accru au fil du temps sa capacité pour accueillir aujourd'hui 170 bateaux. Là encore il s'agit d'une reconversion, le bassin du commerce étant historiquement, comme son nom l'indique, un bassin dédié aux navires de commerce.

Sur les quais de ce bassin, se trouvent aujourd'hui, le musée portuaire de Dunkerque, situé dans un ancien entrepôt à tabac du XIX<sup>e</sup> siècle et plusieurs navires représentatifs d'une époque : le trois-mâts « La Duchesse Anne », le bateau feu « la Sandettie » et enfin le remorqueur, « l'Entreprenant ». Tout est ici fait pour rappeler aux habitants et touristes le passé maritime de la ville de Dunkerque.

Enfin le bassin de la Marine, a récemment permis la création de 170 anneaux supplémentaires ainsi qu'un bureau du port. Ces deux bassins, celui de la Marine et celui du Commerce ont l'avantage d'être situés en plein centre-ville de Dunkerque.

L'offre que propose Dunkerque marina est ainsi très riche puisqu'elle possède à la fois un port de plaisance avec plate-forme technique et deux ports en centre-ville.

S'ajoute à cela la présence de plusieurs ports privés qui viennent compléter l'offre.

On passe ainsi de 655 postes d'amarrages répartis dans les 3 ports publics, à 1 100 anneaux disponibles dans les bassins de Dunkerque.

Le Syndicat Mixte Dunkerque Neptune souhaite encore aller plus loin puisqu'il envisage de créer 1 000 anneaux supplémentaires autour du mole 1.

Aujourd'hui l'appel d'offres a été lancé. Cinq entreprises ont répondu, trois d'entre elles ont été retenues pour leurs projets :

\*F Kern de Marseille,

\*Atelier 9 de Marseille,

\*FR Environnement de Douarnenez. Qui paraît être le mieux placé.

500 places devraient être créées dans un premier temps.

### Vues actuelles du môle 1



Photographies n° 17



Photos : A Provost, 2006

D'autres projets sont encore à l'étude, comme celui de créer un stade nautique devant le complexe de cinémas (bassin Ziegler).

Enfin, la zone située non loin de l'écluse Trystram empruntée régulièrement par les plaisanciers résidents dans les bassins de la Marine et du commerce, devrait accueillir davantage de shipchandlers.

A titre de comparaison, voyons la nature et le déroulement des projets au Havre. Plusieurs opérations ont été réalisées au Havre dès 1996 et l'élection d'Antoine Rufenacht à la Mairie. Une première vague de travaux a permis la réalisation des docks Océane (salle polyvalente destinée aux manifestations sportives et culturelles d'entreprises et pouvant accueillir jusqu'à 4 700 personnes) et des docks café (salle d'exposition modulable de 15 600 m<sup>2</sup> dédiée aux événements d'entreprises, jusqu'à 8 000 personnes) dans les anciens docks (XIX siècle) autour du bassin Vauban et Paul Vatine.

Le patrimoine maritime demeure inscrit dans l'espace, par l'architecture même des bâtiments et avec la présence d'hélice ou de bateaux phares. A côté de ces activités récréatives, se trouvent la CCI, des bureaux, un pôle sciences dépendant de l'université ou encore une école d'ingénieur. Une passerelle permet de traverser facilement le bassin Vauban.



Photo : A Provost  
Photographie n° 18

Aujourd'hui les abords du quartier St Nicolas sont toujours en pleine mutation car depuis 2001, la ville a lancé une consultation auprès de bureaux d'études qui devaient proposer des solutions pour renforcer l'attractivité du quartier et relancer une dynamique urbaine. Six grands thèmes ont été développés :

- rattacher le quartier de l'Eure au centre ville en améliorant les liaisons nord sud,
- marquer et valoriser une interface claire entre la ville et le port, en limitant le transit des poids lourds au cœur du quartier,
- préserver et valoriser le patrimoine urbain, architectural et maritime du quartier,
- accueillir des équipements d'agglomération publics et privés,
- créer une trame végétale avec la création d'un parc urbain de 9 Ha de l'espace Vauban au quai de Saône,
- compléter et hiérarchiser le réseau viaire existant,
- réhabiliter les docks Dombasle.

C'est le cabinet Bécard, architecte – urbaniste, qui a développé ces grands thèmes.

Comment se définissent et ou en sont les projets de ce quartier aujourd'hui ? C'est ce que nous allons aborder à présent.

La clinique des Ormeaux de 200 lits a été réalisée.

L'esplanade Bellot et le jardin fluvial (photographies 19) entre les quais de la Marne et de la Saône ont été inaugurés le 9 décembre 2006, de même que le pont des docks visant à désenclaver le quartier St Nicolas.

### **Le jardin fluvial et le réaménagement du quartier St Nicolas**



Fin 2007, le centre de la mer et du développement durable Odyssée 21 devrait être inauguré avec un bâtiment emblématique, la tour Jean Nouvel dominant la ville et le port.

En face, se trouvera un complexe aquatique et balnéaire, aujourd'hui en construction.

Les friches Caillard, vont quand à elles accueillir un pôle scientifique dans le hall Caillard et 450 logements dont 400 de standing dans le reste de la friche.

Le quartier St Nicolas de l'Eure est ainsi en pleine mutation et l'image des quartiers sud du Havre est valorisée. La ville s'étend au sein d'un nouvel espace particulièrement dynamique, constitué de logements, pôle de loisirs, pôle d'excellence et ce dans l'interface ville- port. Ce nouveau quartier jouit donc d'un accès immédiat à l'eau et d'un patrimoine architectural particulièrement intéressant.

Comme pour Dunkerque, on peut s'interroger sur la place de la plaisance au sein de ce projet. A l'heure actuelle, le port de plaisance du Havre se situe dans l'anse Joinville et dans l'anse des Régates. Il dispose de 106 places à flot et d'un espace de stockage à terre de 8 000 m<sup>2</sup>. A terme le port de plaisance ne devrait plus faire partie de la circonscription du port autonome. Celui-ci l'a accepté en février 2006, par accord de principe. Le dossier est actuellement en cours d'instruction auprès de la direction des ports.

On trouve également quelques bateaux dans le bassin Vauban mais très peu au regard de la place disponible. Ceci est dû au fait que ce bassin est très pollué et que son retraitement coûterait extrêmement cher.

Le projet de reconversion portuaire se situe donc dans le bassin de la Citadelle et permettrait la création de 170 places à flot et 70 ou 80 à terre. Le projet devait à l'origine concerner surtout les gros bateaux qui sortent moins souvent mais plus longtemps, en raison du passage des écluses. Finalement, il semble que les orientations du projet aient quelque peu changé, les élus ne souhaitant pas faire de cet espace un port d'hivernage sans vie.



Plusieurs éléments retardent aujourd'hui la concrétisation du projet. Voyons quels sont ces différents éléments :

- la structure du bassin,
- la compétence : à qui va-t-elle être confiée ?
- les problèmes juridiques,
- l'organisation, le fonctionnement. Aujourd'hui, les portes fonctionnent à nouveau, mais qui va payer pour les ouvrir, à quelle fréquence ? Comment faire pour que se côtoient dans de bonnes conditions les bateaux de commerce et de plaisance ?

De plus, les espaces fonciers autour du bassin appartiennent toujours au port autonome, donc il n'y a pas d'espaces disponibles autour du bassin. Or l'un des objectifs était de désengorger le terre-plein sud pour ensuite le réaménager et en faire un pôle de commerce, de réparation lié au nautisme. En effet, ce type d'équipement est quasiment inexistant au Havre et contraint les plaisanciers à aller à Ouistreham.

Malgré tout, les choses avancent puisque le sas a été réaménagé et les portes refaites pour un coût d'1,5 million d'euros.

La Mairie fait comme si les questions évoquées précédemment étaient résolues. L'étude d'impact est en cours de finalisation. Du fait de l'enquête publique et de la loi sur l'eau (30/12/2006), le bassin et les terre-pleins seraient disponibles pour la saison 2008.

Ainsi, les ports autonomes se ressemblent beaucoup sur un certain nombre de critères : passé maritime, fonctions portuaires engendrant un certain type d'infrastructures, taille de ville, problématique de gestion de l'espace communes générant le même type de projet pour l'interface ville-port... Pourtant, l'étude de terrain qui nous a permis de détailler la façon dont les projets étaient menés révèle des nuances. Les deux projets n'ont pas été initiés à la même époque, la manière de conduire les opérations diffère d'un site à l'autre et les résultats obtenus ne sont pas du tout les mêmes. Tout cela aboutit à des situations contrastées malgré un statut et un passé commun.

On peut cependant émettre certaines généralités à propos de ce statut de port autonome. Le premier élément caractéristique de ces ports relève ainsi de leur maîtrise du domaine foncier. Ce statut spécifique leur confère, en théorie, une plus grande liberté d'action dans la mise en œuvre des projets. En revanche, le fait qu'ils soient ports maritimes de commerce (article L 111.1 du Code des ports maritimes) ne leur donne pas vocation, sans toutefois le leur interdire, à gérer eux-mêmes les ports de plaisance.

Des syndicats mixtes tels que Dunkerque – Neptune ou des SEM (Société d'Economie Mixte) se voient ainsi confier la gestion des ports de plaisance.

Ce type de port a également un poids considérable au sein des agglomérations, tant au niveau de l'emprise spatiale et des bénéfices économiques, que du nombre de personnes qui travaillent pour le port. Les objectifs et les enjeux portuaires sont ainsi conséquents et l'activité plaisance est relative. Les projets de reconversion seront donc soumis à la politique de développement des ports autonomes et devront s'y intégrer. La recherche de retours économiques ou de compensations pour le port autonome constituera un élément déterminant.

De ce fait, on rencontre dans ce type de port, des projets de reconversion globaux. La plaisance ne fait pas toujours partie des orientations envisagées. En revanche le lien ville - port et la réappropriation de l'espace portuaire par la ville et les urbains sont fortement souhaités comme le souligne la création du syndicat mixte Dunkerque Neptune qui associe la ville, la Communauté Urbaine et le Port Autonome.

Les spécificités liées aux ports autonomes sont à présent connues, nous nous en servons par la suite pour analyser les points de méthodes ainsi que les éléments de réussite ou au contraire les points à améliorer.

Passons à présent à la deuxième catégorie de port : les ports dont le statut était encore il y a peu, d'intérêt national.

### 3.2.2- Les anciens ports d'intérêt national.

Précisons tout de suite, que ce statut n'existe plus, en application de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Malgré tout, lorsque nous avons initié ce travail, la notion de port d'intérêt national était très présente « La notion de port d'intérêt national et de port contigu à un port militaire a été consacrée par l'art. 6 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 ». R Rezenthel (op cité)

*Organisation* : la gestion des ports non autonome de commerce et de pêche relevant de la compétence de l'Etat est assurée par le directeur de port, dont les fonctions sont exercées par le directeur départemental de l'équipement ou le directeur du service spécialisé du ministère chargé des ports maritimes dans le département où sont situées les principales installations de ces ports (art. R 121-1 et suiv du CPM).

Un conseil portuaire est consulté pour avis sur les dossiers intéressant l'aménagement et l'exploitation du port (art. R 142-1 du CPM).

Un comité de pilotage stratégique donne son avis sur les orientations de développement de la place portuaire. Il étudie et propose toutes les mesures de nature à favoriser le développement des activités portuaires. Il peut être consulté sur le programme d'investissement du port (art. R 143-1 et suiv du CPM). »

Le site Internet du Sénat (sénat.fr) révèle quant à lui que : «Dominique Perben, ministre des transports et de l'équipement, a annoncé la signature, dans un communiqué du 2 janvier 2007, des conventions de transfert des 18 ports d'intérêt national à 13 collectivités territoriales ou groupements. Cette étape est le résultat de la volonté commune des différents acteurs de mettre en oeuvre la décentralisation des ports dans les meilleures conditions possibles, puisque ce transfert s'effectue en totalité par voie conventionnelle.

Le transfert du patrimoine a été opéré à titre gratuit. Les services de l'État concernés ont dans un premier temps été mis à disposition des collectivités ou groupements compétents, puis ils leur ont été transférés. Les concessions d'exploitation en cours sont restées en vigueur. Celles venant prochainement à expiration ont été automatiquement prorogées jusqu'à la fin 2007, ce qui a permis aux collectivités concernées de préparer, le cas échéant, les appels à candidatures qu'elles souhaitaient lancer. »

Les ports d'intérêt national, de notre étude, étaient jusqu'en janvier 2007, les suivants : Boulogne-sur-mer, Cherbourg, St-Malo, Brest et enfin, Concarneau. Il s'agissait ainsi des ports les plus nombreux dans notre étude. Afin de les présenter, comme les ports autonomes, de façon succincte, nous pouvons encore sous diviser notre typologie. Nous aborderons ainsi dans un premier temps les ports d'intérêt national dont la fonction principale est la pêche ou le commerce puis les ports d'intérêt national qui possèdent un port militaire.

De même que pour les ports autonomes, une présentation générale des types de port servira d'introduction. Nous évoquerons ensuite les projets de reconversion rencontrés. Enfin la problématique liée à ces types d'espaces sera énoncée ainsi que la manière dont les projets sont traités localement.

*Les ports d'intérêt national dont la fonction principale est la pêche ou le commerce.*

Il s'agit dans le cadre de notre étude des ports de Boulogne sur mer, St Malo et Concarneau. Boulogne sur mer (premier port de pêche français) et Concarneau sont toujours dominés par la pêche alors qu'à St Malo (9 ème port breton pour la pêche), l'activité dominante est devenue le commerce. Il s'agit du deuxième port de Bretagne avec 2,2 millions de tonnes de marchandises échangées, le transport de passagers transmanche étant particulièrement développé avec 1 300 000 passagers traités en 2006.

**Les ports de Boulogne sur mer, St Malo et Concarneau :**

ports anciennement d'intérêt national dont la fonction principale est la pêche ou le commerce.



Boulogne sur



Concarneau



St Malo

Photographies n° 21  
Image A. Provost

Si les trois sites sont touristiques, St-Malo et Concarneau avec une image plus positive attirent davantage de touristes. Boulogne-sur-mer voit passer beaucoup d'Anglais mais de façon générale, la ville n'arrive pas à fixer les flux de touristes qui passent pourtant en nombre à proximité.

Le site de Boulogne est marqué par une importante friche industrielle à l'ouest de la ville. Il s'agit de l'ancien site de la COMILOG dont on aperçoit la silhouette sur la photographie n°22. Elle s'étend sur 40 Ha, 20 Ha sur Boulogne et 20 Ha sur la commune voisine de Le Portel. Le site est actuellement en cours de dépollution.

#### La friche de la COMILOG



Photos : A Provost  
Photographies n° 22

*St Malo* : St Malo est une ville touristique en raison de son patrimoine architectural, de ses nombreuses manifestations culturelles et sportives et de son bassin de navigation particulièrement riche. Le départ de la route du rhum, tous les quatre ans, est largement valorisé par la ville et attire des milliers de touristes.

Pourtant si les touristes sont nombreux, les habitants et surtout les plus jeunes ont du mal à demeurer à St Malo. Les activités maritimes sont en baisse et la population est vieillissante.



*Concarneau* : Concarneau est aujourd'hui une ville touristique en raison du patrimoine architectural de sa ville close, de son bassin de navigation particulièrement riche et enfin de son port de pêche. La ville est ainsi classée en tant que : « Villes et Pays d'Art et d'Histoire » (photographie n° 24). Une fois encore comme l'atteste cette brochure Concarneau se sert de cette image de ville de patrimoine et de mer, la combinaison étant gagnante pour le tourisme.

Pourtant, comme à St Malo, si les touristes sont nombreux, les habitants ont de plus en plus de mal à demeurer à Concarneau. L'activité pêche est en baisse et la population est vieillissante.

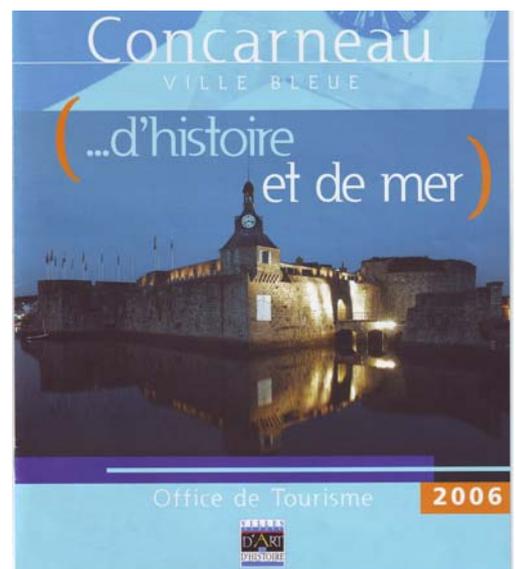


Image : Office du tourisme de Concarneau, 2006  
Photographie n° 24

Ces ports au statut identique présente ainsi des similitudes (déclin d'activités industrielles ou de pêche traditionnelles, vieillissement de la population résidente) mais également des contrastes (potentiel touristique plus ou moins prononcé). Comment se présentent leurs projets de reconversion ? C'est ce que nous allons aborder à présent en présentant la problématique pour chaque site, puis le détail des projets.

Les débuts de la plaisance à Boulogne datent du 4 février 1975. Trois bassins accueillent aujourd'hui les bateaux de plaisance :

- le bassin Sauvage est réservé aux petites unités à moteur, en raison d'un pont : 190 places,
- le bassin de l'avant-port permet de rentrer à toutes heures à Boulogne et est donc surtout destiné à l'escale : 130 places,
- le bassin Napoléon est un bassin mixte : pêche et plaisance de 150 places.

Avant 2000, ce port était uniquement un port de pêche. Il s'agit donc du premier bassin, en partie reconverti vers la plaisance, à Boulogne.

Au niveau des projets de création de places plusieurs scénarios sont possibles.

\* La CCI envisage plusieurs opérations. Son idée étant de développer les activités liées au tourisme aux abords de la ville. En effet, selon elle, la ville va progressivement s'étendre vers le port. C'est déjà le cas avec la création de l'université de la côte d'Opale sur le bassin Napoléon ou encore l'implantation du casino sur la place de la République. Une extension dans l'avant port est ainsi envisagée.

Autre projet, plus conséquent : la création d'une marina s'appuyant sur la jetée nord-est, à proximité immédiate de Nausicaa. Cette marina créerait 1 000 anneaux de plus. Pour l'instant aucune consultation n'a eu lieu. Le projet est donc confidentiel et encore dans les cartons.

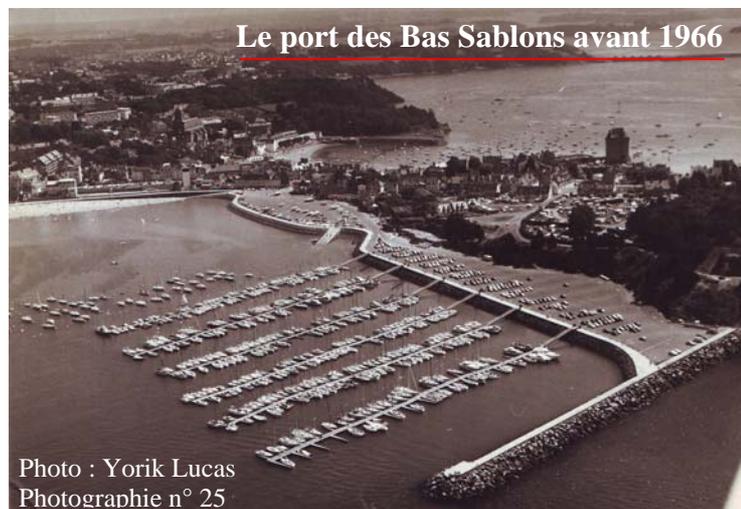
La Communauté urbaine souhaiterait, à l'inverse, développer la plaisance dans la darse Sarraz – Bournet, là où la CCI verrait davantage un terminal roulier. Là encore les études ne sont pas commencées.

Comparons à présent la situation avec celle de St Malo qui est une ville touristique exceptionnelle toute proche de Dinard. Le bassin de navigation parsemé d'îles est idéal pour des sorties à la journée ou des croisières de quelques jours. Les places de ports manquent donc cruellement à ce site optimum pour la plaisance.

Malgré cela, la ville semble encore tourner le dos à la mer. Les projets liés à la plaisance sont frileux et des mètres et des mètres de quais jouxtant Intra Muros, Paramé et St Servan ne sont que partiellement exploités.

En terme de reconversion, le bassin Vauban était initialement un port mixte : commerce / pêche, puis uniquement un port de commerce.

C'est en 1967, qu'il est devenu un port de plaisance. Traditionnellement géré par la CCI, ce bassin n'a pas changé de concessionnaire. C'est ce qui explique les différents statuts des ports de plaisance de St Malo.



Le port des Bas Sablons était quant à lui une crique avec des bateaux qui échouaient : pêche – plaisance. Le projet de construire un port date de 1966 pour une inauguration en 1976, il y avait alors 6 pontons, offrant une capacité de 562 places.

Une première extension a eu lieu en 1985 pour porter la capacité d'accueil à 826 postes.

Le dernier agrandissement fut réalisé en 1987, 4 nouveaux pontons ont été ajoutés pour recevoir 380 bateaux supplémentaires.

Si les ports de commerce et de pêche de St-Malo apportent évidemment beaucoup de valeur ajoutée et sont socialement très importants, l'impression qui se dégage lorsqu'on observe l'ensemble du port et des bassins, est que l'espace n'est pas partout optimisé.

En parallèle, la pression exercée par la plaisance est forte. St Malo jouit d'un bassin de navigation exceptionnel. L'escale est prisée par les plaisanciers visiteurs car le port est en plein centre ville, accolée à la ville close. St Malo est de plus porteuse d'une forte valeur identitaire. Comment optimiser l'espace portuaire pour qu'il profite à l'ensemble des habitants et des acteurs portuaires ? C'est toute la problématique qui se pose pour le port de St Malo. Nous avons vu que des requalifications réussies ont déjà eu lieu, reste à définir les contours des futurs changements.

Il n'y a pas à St-Malo de projets de reconversions portuaires. Aucun bassin ne changera d'usages dans les années à venir.

Il y a cependant quelques travaux de prévus sur le port de commerce.

- Le projet phare de St-Malo est un pôle naval dédié à la plaisance : « le pôle naval Jacques Cartier ». Suite à la fermeture des chantiers ABN il y a un an, le secteur de la réparation navale malouine était en deuil. Heureusement, l'installation des chantiers Gamelin a permis de vite re-dynamiser cette activité.

Aujourd'hui, la cale sèche du bassin Jacques Cartier est devenue collective. D'une longueur de 112 m de long pour 17 de large cet équipement est très utile aux différents chantiers. Les personnes extérieures peuvent également l'utiliser sur une simple demande à la CCI.

- Un quai d'armement, une darse supplémentaire pouvant accueillir un élévateur de 400 tonnes ainsi qu'une aire de 2 500 m<sup>2</sup> pour l'évolution et le stationnement des bateaux sont également prévus d'ici la fin 2008.

- Enfin, le port des Bas Sablons a lancé une étude pour augmenter sa capacité de plaisance en dévasant une partie inexploitée du port. L'étude de faisabilité est terminée et la fin des travaux est prévue pour 2008. Les pontons se modernisent avec sans cesse des équipements de meilleure qualité. Notons que l'aire de carénage devrait être agrandie.

En 2010, les changements en terme de plaisance devraient être importants puisque St Malo a été choisi parmi les projets de ports de plaisance exemplaires.

Nous nous trouvons donc en présence de situations très contrastées entre Boulogne-sur-mer et Saint-Malo. Qu'en est-il de Concarneau ?

Concarneau s'est toujours distingué par le dynamisme de sa pêche. Au fil du temps et pour s'adapter aux évolutions de la pêche, le port s'est décalé par phases successives vers l'est. Cela implique différents interfaces à gérer. Comment les acteurs ont-ils travaillé sur cette question ? Comment gèrent-ils aujourd'hui les évolutions du secteur maritime : baisse de l'activité pêche, baisse de l'activité commerce et en parallèle pression considérable de la plaisance ?

Comme nous allons le voir à présent, la ville a déjà connu des reconversion. Concarneau a longtemps vécu grâce à la pêche à la sardine. En 1932, 2 000 personnes étaient employées dans les conserveries concarnaises. Aujourd'hui, il n'en reste plus que 40. Dans les années 1970, la Mairie a donc décidé d'agir car de nombreuses friches d'anciennes conserveries étaient situées en plein centre ville et en bord de mer. Des places ont été ouvertes, des bâtiments réhabilités (photographie n°26). Il a fallu trente ans pour que véritablement le centre-ville soit revitalisé mais aujourd'hui, on peut dire que la transition a été bien gérée.



De même l'avant-port était anciennement envahi par les thoniers, Concarneau était en effet le premier centre de transformation du thon en France et quasiment en Europe. Mais dès les années 1960, il n'y a plus eu de débarquement de poissons. L'avant-port est donc devenu en 1964, un port de plaisance.

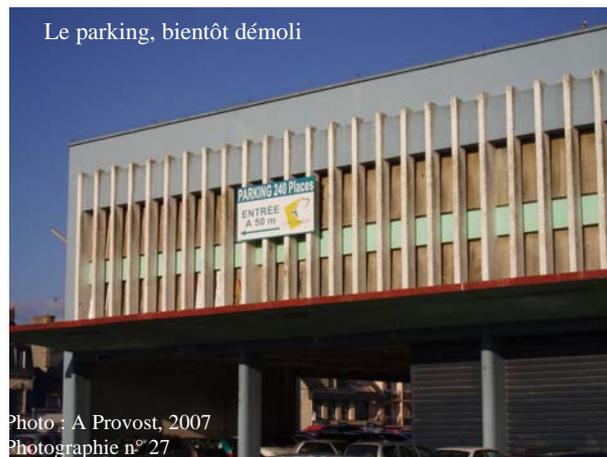
Aujourd'hui, le port de pêche génère encore beaucoup de valeur ajoutée mais le nombre de bateaux a considérablement diminué. L'espace portuaire n'est pas optimisé et les pêcheurs sont contraints d'effectuer de nombreux allers et venues pour travailler.

En parallèle, la pression exercée par la plaisance est forte. Concarneau jouit d'un bassin de navigation exceptionnel avec notamment l'archipel des Glénans non loin. L'escale est prisée par les plaisanciers-visiteurs car le port est en plein centre-ville, accolée à la ville close.

Comment créer des places pour les bateaux de plaisance, sans pénaliser la pêche ? C'est toute la problématique qui se pose pour le port de Concarneau. Nous avons vu que des requalifications réussies ont déjà eu lieu, reste à définir les contours des futurs changements.

La première chose qui a été faite a été la démolition du parking en début d'année 2008 (photographie 27).

Celui-ci était non seulement inesthétique mais également vétuste et dangereux. Les deux bâtiments situés à côtés du parking seront également démolis. De ce fait, la morphologie de cet espace urbain va être modifiée, la vue dégagée et les perspectives toutes nouvelles pour les Concarnois.



De ce changement va suivre toute une réflexion sur l'arrière-port. Un comité de pilotage doit être mis en place afin d'associer les différents acteurs sur un projet concerté.

La Mairie souhaite développer la plaisance dans ce secteur sans pour autant nuire aux intérêts de la pêche. Un consensus devra donc être trouvé.

Un autre projet, mis en attente aujourd'hui consisterait à créer une zone technique pour la petite pêche – plaisance de 7 350 m<sup>2</sup> dont 4 000 pris sur la mer, pouvant accueillir 28 bateaux et des ateliers de réparation. Cette zone est envisagée dans le quartier du Passage à proximité du slip way. Il manque aujourd'hui des financements pour que ce projet aboutisse mais il n'est pas remis en cause.

La construction d'un port à sec par un investisseur privé, JY Labbé, par ailleurs armateur thonier est envisagé dans la zone du Moros, non loin de la cale sèche. L'achat des terrains est en cours.

Enfin, la Mairie souhaiterait développer le trafic des petits paquebots, afin de développer une certaine forme de tourisme.

Pour cela, le dragage du port est obligatoire. Le port de Concarneau s'est envasé de façon importante et a besoin de retrouver sa profondeur pour pouvoir accueillir des navires plus grands.

Boulogne sur mer, St Malo et Concarneau sont tous trois des ports anciennement d'intérêt national. A l'origine, ports de pêche, St Malo est aujourd'hui dominé par le commerce. Le transfert de propriété engagé en 2007 donne l'impression d'avoir quelque peu figé les projets de reconversion portuaire. Lorsque nous avons visité ces ports les porteurs de projets, les gestionnaires... attendaient en effet, que le statut des ports soit effectif pour véritablement se lancer. Boulogne sur mer est finalement passé sous l'autorité de la Région alors que la Communauté d'agglomération était candidate. St Malo est passé à la région Bretagne et enfin Concarneau, en raison de sa spécificité pêche est géré par le Département du Finistère pour permettre une mutualisation des moyens avec les autres ports départementaux, tous gérés par la CCI Quimper – Cornouailles.

Ces ports possèdent tous des projets de reconversion intégrés au développement urbain de la commune dans laquelle ils sont situés. En revanche leur spécificité géographique ainsi que les contextes locaux font que les projets sont très différents les uns des autres : friche de 40 ha à gérer à Boulogne sur mer, pression nautique importante à St-Malo et baisse de l'activité pêche à Concarneau. Les projets s'ils auront bien entendu des procédures générales communes, devront donc être gérés différemment, en prenant garde de bien inclure les particularités locales des sites et les populations qui y vivent. Nous verrons dans les chapitres suivants si les modes opératoires choisis répondent bien à ces prérogatives.

*Les ports d'intérêt national, possédant un port militaire.*

### Les ports anciennement d'intérêt national, abritant un port militaire Brest et Cherbourg



Le port militaire de Brest  
Image : unclindoeildebretagne.over-blog.com



Le port militaire de Cherbourg  
Image : A.Provost

Photographies n° 28

Il s'agit des ports de Cherbourg et de Brest qui possèdent chacun une enclave militaire à l'intérieur du port et de la ville. Ce statut militaire est très ancien puisque l'arsenal de Cherbourg fut construit en 1610 et le port de Brest en 1631 sous la volonté de Richelieu.

Hormis le port militaire, Cherbourg et Brest possèdent également un port de commerce. Brest est ainsi le premier port français de réparation navale et le premier port de Bretagne avec 700 000 passagers par an. Le port de Cherbourg est également adapté à tous les trafics et 800 000 passagers par an transitent par Cherbourg.

Il s'agit également de ports de pêche, Cherbourg est ainsi le second port de Normandie. Enfin, les deux ports possèdent évidemment un port de plaisance, le port Chantereyne (premier port d'escales français) de 1 300 places à Cherbourg et le port du Moulin Blanc à Brest de 1 500 places.

Ces deux ports situés dans des villes de tailles différentes (150 000 habitants à Brest et 42 000 seulement à Cherbourg) présentent ainsi des ressemblances au niveau de leur port. En ce qui concerne les projets de reconversion portuaire, la similitude est encore plus frappante. En effet, la réforme des armées (1992) a conduit à libérer de vastes emprises militaires au profit des collectivités locales. La privatisation de la DCN (2003) participe également à l'ouverture des espaces militaires. Brest se retrouve ainsi avec 140 ha à réaménager en plein centre-ville et Cherbourg récupérerait à terme 12 000 m<sup>2</sup>. Voyons à présent les problématiques de ces deux ports et les projets réalisés ou à venir.

Le port Chantereyne, port de plaisance de Cherbourg a été construit en deux phases. La première, a été réalisée en 1975, sur la plage Napoléon qui a été comblée et a permis l'édification d'un terre-plein, aujourd'hui nommé : « la plage verte ».

Une seconde phase a eu lieu en 1992 et a permis d'atteindre une capacité actuelle de 1 300 places, avec des services techniques assez nombreux.

En 1992 également, quelques terrains militaires sont rétrocédés (6 000 m<sup>2</sup>). Ils ont servi à étendre les espaces techniques dédiés à la plaisance, sur le port Chantereyne avec le comblement d'un bassin.

Le 29 avril 2002 a été ouverte la Cité de la mer. Située sur le site de l'ancienne Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg, témoin d'un passé prestigieux, la Cité de la Mer est un complexe touristique, culturel et scientifique dédié à l'aventure humaine sous la mer.

C'est également en 2002 que débute la réflexion de l'aménagement du quai Caligny qui est en mauvais état depuis 1976. L'étude Treuttel qui s'intéresse à la relation entre la ville et la mer est lancée à la même période avec une étude plus opérationnelle sur le secteur de la piscine.

Il s'en suit la décision de transférer la pêche dans le bassin du Commerce qui est également en plein centre-ville de Cherbourg (photographie 29).

Après négociations, les pêcheurs acceptent d'autant plus volontiers qu'ils auront de meilleurs équipements à leur disposition.

Aujourd'hui, après deux opérations de dragages, permettant de mettre des bateaux en bord à quai, une rationalisation de l'espace organisée avec le concours de la DDE, 260 anneaux vont être créés, en plein centre-ville de Cherbourg.

L'édification d'une piscine est également en cours. La volonté de créer à la fois des espaces techniques sur le port mais également une promenade et des espaces de loisir est ainsi affichée.

Le port de l'Epi (photographie 29) va être aménagé d'ici peu. Il s'agira d'un port à flot pour les bateaux de patrimoine : 18 places environ, également en plein centre ville.

### Le nouveau bassin de pêche et le port de l'Epi



Images : A Provost  
Photographie n° 29



Depuis 1992 et la rétrocession de quelques terrains militaires vers le domaine public, les négociations sont entamées. L'objectif serait à terme de récupérer 12 000 m<sup>2</sup>. Les fonds FRED peuvent être sollicités dans le cadre de la réforme de la défense. Ces fonds vont aujourd'hui être utilisés en parallèle de ceux alloués par l'Etat, avec le prix de projet de port de plaisance exemplaire 2010.

Plusieurs prérogatives sont cependant réclamées par les militaires. Tout d'abord ceux-ci veulent pérenniser le club nautique de la Marine. Il est par ailleurs nécessaire de préserver un accès sécurisé de l'entrée du port de guerre à usage militaire. Aujourd'hui peu de bateaux passent devant l'entrée du port et ceux-ci sont vite rappelés à l'ordre s'ils le font. Mais demain, si les espaces en petite rade sont récupérés, les trajectoires pour entrer au port feront que nécessairement, les bateaux passeront à proximité de l'entrée du port militaire.

Il existe, en outre, un problème de dépollution et de déminage sur ce secteur, qui doit être accompagné d'une procédure de déclassement des terrains et plans d'eau militaires.

Il reste donc à trouver des arrangements mais les projets à la fois du port de Cherbourg et du port du Château à Brest laissent présager des possibilités fort intéressantes.

Autre piste : le fond de l'avant-port concédé à la CCI. La Mairie (photographie 30) envisage de reprendre la concession.



Le port des Flamands à Tourlaville à l'est de Cherbourg devait être réorganisé. En effet, il s'agit d'un port en eau profonde, dans la rade avec seulement quelques bateaux mouillés. Une réorganisation du bassin permettrait de créer 200 places mais ce port étant situé non loin du port transmanche, il est peut être voué à être comblé pour créer un terre-plein, la place manquant dans cette partie du port.

Enfin, le dernier projet est un projet anglais appelé MDL : Marina Development Limited. Il s'agirait d'un port privé financé à la fois par les Britanniques et les Français permettant de créer 1 100 anneaux et un élévateur à bateaux.

Le site évoqué est situé près de la passe de Collignon. Actuellement le projet est en cours de discussion.

En comparaison, l'avancement des travaux à Brest se répartit sur quatre sites aux fonctions distinctes sur le front de mer:

- 1 - le Moulin Blanc,
- 2 - le port de commerce,
- 3 - l'espace Penfeld
- 4 - et enfin la Technopole Brest Iroise.

Pour ces quatre sites, l'objectif général est : « la restructuration des zones et friches portuaires ».

En ce qui concerne le Moulin Blanc, cet espace a eu très tôt pour vocation le tourisme et les loisirs. Dès les années 1970 – 1980, la plage a été aménagée, le port de plaisance avec ses 1 400 anneaux créés, de même que le parc de loisirs des sciences de la mer (Océanopolis).

Celui-ci sera étendu dans les années 1990 et on étendra également la capacité du port de plaisance avec 136 anneaux supplémentaires.

Cette période voit également l'élaboration d'un programme général de requalification du Moulin Blanc avec le développement de la zone d'activités pour les professionnels de la plaisance (ZAPP), la recomposition d'un centre commercial nautique ainsi que la création d'un plateau technique dédié au nautisme. Enfin, il est également prévu de recomposer les espaces publics du front de mer.

En 1980, le port de commerce voit ses espaces fonciers inutilisables du fait de la dégradation du bâti existant. Une réflexion basée sur des études et des groupes de travail se met donc en place dès les années 1985.

C'est ainsi qu'en 1990, le foncier est recomposé, on aménage le domaine privé et on ouvre l'espace aux investissements privés.

Cette tendance se poursuivra entre 2000 – 2006 avec la commercialisation de la zone PME – PMI et le renforcement urbain dans la partie ouest du port : fonctions d'animation et de loisirs.

La Technopôle Brest Iroise est un pôle de compétitivité mer, à vocation mondiale qui regroupe 60% de la recherche française océanographique et 70 entreprises privées. Ces pôles créés en 2004 ont pour vocation d'atteindre une masse qui leur assure une compétitivité accrue et une visibilité à l'international.

Enfin, l'espace Penfeld voit son destin changé à la suite d'un CIAT (fin 1990). C'est à cette époque qu'est montée la mission Penfeld, résultat de la réforme des armées qui conduit au transfert de vastes espaces militaires. Cette mission est co-présidée par F Cuillandre, Président de Brest métropole océane et G Friederici, Préfet du Finistère.

Trois sites opérationnels ont été identifiés : le port du Château, le plateau des Capucins et enfin le Nord de la Penfeld.

Ce qui nous intéresse directement ici concerne le port du Château puisque le projet a pour objectif, la création d'un port d'escale et de plaisance sur un bassin de 13 Ha, dès 2007. Le Plateau des Capucins (12 Ha) devrait voir la création d'un nouveau quartier, d'ici 2010. Enfin, à long terme, le Nord de la Penfeld (43 Ha), devrait être destiné à l'implantation d'une zone d'activité économique à dominante maritime.

En ce qui concerne le projet du port du château, le bassin est aujourd'hui divisé en trois parties :

- l'une réservée à la Marine Nationale (1,7 Ha) : 150 places environ, dans la partie sud du bassin.
- Une autre partie réservée à la plaisance (5,9 Ha) : environ 400 places.
- Et enfin, un espace réservé aux fonctions d'escale et d'animation de 2,7 Ha sur 460 m d'accostage.

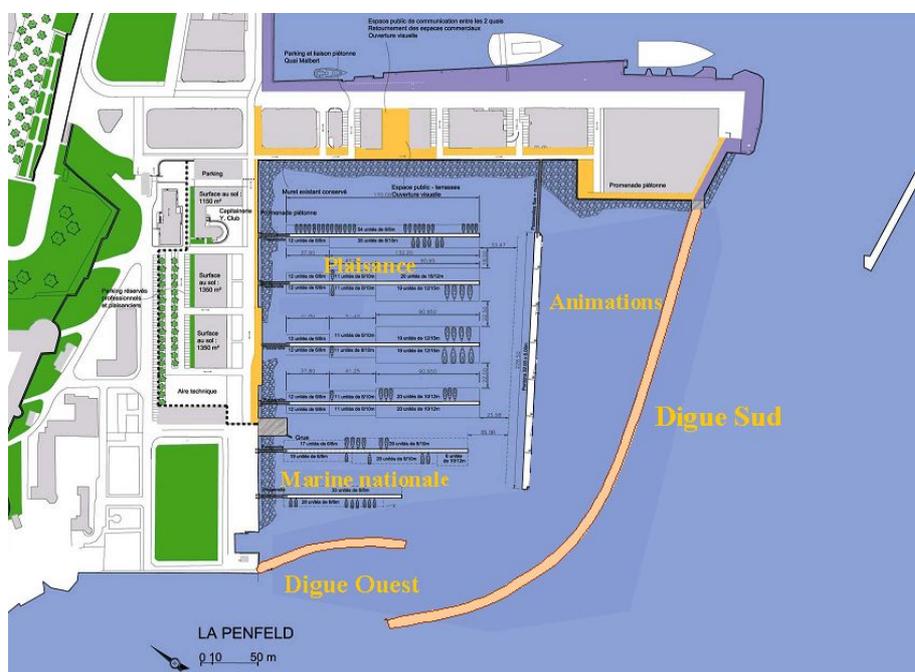


Figure 20 : le projet du port du Château.

Source : Communauté urbaine de Brest.

Dans un premier temps, une capitainerie et un parking provisoire ont vu le jour, dans la partie ouest du port qui a été ouverte au domaine civil. Aujourd'hui aux beaux jours les brestois profitent de ce rare espace devant la mer pour venir flâner.

Le quai nord a bénéficié quant à lui d'un réaménagement de l'espace public, dans le but de rendre le site plus agréable. Enfin, d'autres hangars, sur le quai Ouest devraient être cédés par la Marine Nationale permettant la création de quelques immeubles avec des fonctions commerciales en rez de chaussée ainsi que la création de parkings fixes en arrière.

Les ports militaires constituent ainsi un type de port intéressant dans le cadre des reconversions portuaires dans la mesure où de vastes emprises foncières se libèrent en centre-ville, sous l'autorité du Ministère de la Défense. Cette spécificité par rapport aux autres ports de l'étude sera largement étudiée dans les points de méthode que nous aborderons par la suite.

Nos deux ports militaires possèdent donc une particularité similaire. Malgré tout, le contexte local ne doit pas être occulté et les deux projets de reconversion ne pourront être menés selon le même moule.

De façon plus globale que peut-on dire sur le statut des ports d'intérêt national récemment décentralisés ?

Ces ports de par leur ancien statut sont tous des ports aux tailles et aux fonctions importantes : Boulogne, Cherbourg, St-Malo, Brest et Concarneau, pour les ports de cette étude. L'espace disponible est souvent vaste et là aussi la taille des agglomérations qui les abritent fait que les projets seront généralement globaux.

En ce qui concerne le changement d'opérateurs, cela a pour effet de passer le pouvoir aux collectivités locales plutôt qu'aux opérateurs portuaires. Le rôle de chacun et la redéfinition des espaces ont ainsi souvent été revus.

Dans certains cas cela se solde par des projets en attente, le temps que les différents acteurs s'organisent. Nous pouvons citer ici le cas de Boulogne-sur-mer qui est passé sous l'autorité de la Région, en janvier 2007. La communauté d'agglomération était candidate mais aucun consensus entre les partenaires n'ayant été trouvé, le Préfet a décidé que le port serait propriété de la région.

On peut cependant penser que cette évolution dans les rapports de décision sera à priori favorable aux projets globaux et concertés. Sur certains sites, des problèmes financiers entre l'Etat et les collectivités, liés au transfert de propriété sont signalés, ils s'inscrivent dans le débat politique qui a précédé la décentralisation.

Le tableau 6 nous informe sur le transfert de propriété des ports.

Port de l'étude anciennement d'intérêt national	Passé à... au 1 janvier 2007
Boulogne sur mer	Région Nord Pas de Calais
Cherbourg	Syndicat mixte régional des ports de Caen Ouistreham et de Cherbourg
St Malo	Région Bretagne
Brest	Région Bretagne
Concarneau	Département du Finistère

Tableau 6

### 3.2.3- Les ports départementaux.

« La loi n°83-663 du 22 juillet 1983 ne donne pas de définition du port départemental, celui-ci se définit par déduction, il s'agit d'un port qui ne relève pas de la compétence de l'Etat et qui n'est pas affecté à titre principal à la plaisance (CE 19 avril 1989, Cne St Gilles Croix de Vie, RFDA 1989, p. 938, note R Rezenthel). Le préfet établit la liste des ports départementaux dans la circonscription administrative dont il a la responsabilité.

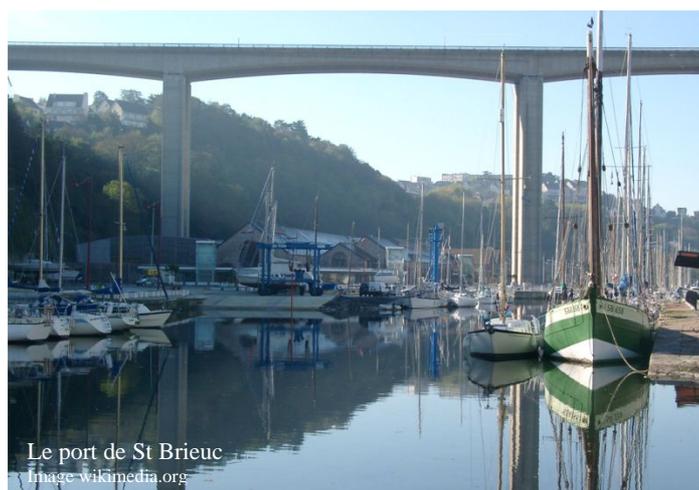
Le président du Conseil général est l'organe exécutif de l'autorité portuaire, c'est-à-dire qu'il approuve le règlement particulier de police du port et signe les contrats afférents aux aménagements ou à l'exploitation portuaire. Le Conseil général est l'assemblée délibérante qui approuve notamment les projets d'aménagement et les tarifs publics (droits de port, redevances d'usage des outillages publics, barème des redevances domaniales...) Un conseil portuaire est institué auprès de l'autorité départementale (Art. R. 621-1 et suiv. du CPM) pour donner son avis notamment sur la délimitation administrative du port, le budget prévisionnel, les tarifs d'usage des outillages et des droits de port, des concessions nouvelles et sous traités... (art.R 623-2 du CPM).

Sur le plan domanial, l'Etat a remis en jouissance les ouvrages et espaces affectés aux activités portuaires, en outre il est possible que le Conseil général affecte à celles-ci une partie du domaine départemental.

C'est l'Etat qui est chargé de l'organisation administrative de la manutention au sens du livre V du CPM, dans les ports mentionnés sur la liste établie par un arrêté ministériel. » (R. Rezenthel, op cité).

Nous avons deux ports départementaux dans notre étude, St Briec et Les Sables d'Olonne. Le port de St Briec / Le Légué est concédé à la CCI des Côtes d'Armor, celui des Sables d'Olonne à la CCI de la Vendée.

### Les ports départementaux, Les Sables d'Olonne et St Briec



Photographies n° 31

En ce qui concerne les activités, le commerce est dominant à St Briec avec 336 000 tonnes en 2006. Les activités sont ciblées sur les pondéreux transportés en vrac. Cinq produits captent 66% du tonnage traité : les tourteaux, le bois, les sables coquilliers et le maërl, le kaolin et les engrais. En moindre importance sont transportés les sables et les argiles, ainsi que la ferraille. Le port du Légué accueille également un port de pêche. Les bateaux armés pêchent la coquille Saint-Jacques et pratiquent des métiers complémentaires soit au chalut, au casier ou à la ligne. La croissance de la taille des unités de pêche et l'ouverture de la criée à St Quay Portrieux ont accéléré la délocalisation des pêcheurs. Cependant, le port a continué d'accueillir une dizaine de navires de pêche dont les propriétaires résident sur les communes voisines de Plérin et de St Briec.

Aux Sables d'Olonne, c'est la pêche qui domine. Il s'agit du huitième port de pêche français. Il est orienté vers la pêche artisanale (soles, seiches, sardines...). Un port de commerce est également présent pouvant accueillir des navires jusqu'à 110 m pour 4 500 tonnes. L'extraction de graves extraites en mer par des sabliers constitue l'activité première du port de commerce.

Enfin nos deux communes de 46 000 habitants pour St Brieuc et 16 000 pour les Sables d'Olonne abritent toutes deux un port de plaisance.

Hormis leur statut départemental, qu'ont en commun ces deux ports ?

D'un point de vue géographique pas grand-chose.

Le port du Légué bien que situé sur la commune de St Brieuc possède également une rive sur la commune de Plérin. Sa physionomie est particulière puisque le port est situé dans une vallée particulièrement encaissée et sinueuse avec des coteaux en fortes pentes s'élevant entre 70 et 110 m d'altitude. Il est situé à 5 km du fond de baie, ce qui lui confère un aspect fluvial plutôt que maritime.

#### Le port en fond de baie de St Brieuc



Photographie n° 32



Images : A. Provost, 2007

A l'inverse les Sables d'Olonne est une ville côtière caractérisée par une activité touristique forte (photographies 33). La ville accueille outre de nombreux touristes, des manifestations nautiques d'envergure, la plus connue étant le Vendée Globe.

Les problématiques d'aménagements de ces deux sites devraient donc révéler quelques nuances.

### Le port touristique des Sables d'Olonne



Le départ du Vendée Globe

Photographie n° 33



L'affluence touristique

Image : l'internaute.com;  
Image : flickr.com

Le port de St Brieuc / Le Légué a évolué tout au long du XIX<sup>ème</sup> siècle. L'objectif étant de lui offrir des conditions de navigations convenables.

Ce qui nous intéresse ici concerne davantage l'évolution dans l'usage des bassins plutôt que les différents travaux effectués.

Il semble que le port de St Brieuc ait toujours été un port de commerce accueillant ici et là des bateaux de pêche, la plaisance apparue dans les années 1960 ayant un rôle anecdotique. C'est d'ailleurs ce qui explique que la mairie n'ait pas repris la concession. La CCI des côtes d'Armor gère ainsi le port dans sa totalité.

Les bassins n°1 et 2 étaient donc dédiés au commerce. Mais avec l'allongement de la taille des navires, des aménagements ont été nécessaires. Des terre-pleins et des digues ont ainsi été construits. Le premier terre-plein fut celui de la ville Gillette (1975). Le second est le résultat de l'endigage de la pointe de Cesson (1985) qui déboucha sur la constitution d'un nouveau port de commerce avec les quais Sébert.

Enfin, en 1999 – 2000, l'édification de la digue de protection contre les houles du front d'accostage et la construction de deux quais de transbordement sur le terre-plein des Kagerlains a permis non seulement d'accueillir de plus gros navires mais également de libérer de l'espace en aval, permettant d'envisager de nouveaux usages.

Voyons comment se répartissent les usages actuels du port du Légué.

L'espace portuaire s'étend du Pont de Pierre jusqu'à l'estuaire du Gouët. La partie amont comprend deux bassins maintenus à flot par l'écluse maritime et le barrage - déversoir. Le bassin n°1 est réservé au trafic de commerce avec une aire de carénage récente (2006) pour les bateaux de pêche. Le bassin n°2 est dévolu globalement à la plaisance entre le Pont de Pierre et le Pont Tournant. Les abords du Pont Tournant sont quant à eux occupés par quelques bateaux de pêche. L'île aux lapins localise le parc des engins de la Direction Départementale de l'Équipement des Côtes d'Armor. L'aval du port est soumis au jeu des marées et voué à l'échouage des navires qui y stationnent. Cet espace est utilisé par la plaisance avec quatre aires de mouillages concédées à des associations. Les activités de commerce se concentrent sur des terre-pleins : celui de la ville Gilette est affecté au trafic de sable et de maërl, celui des Kagerlains aux entreprises Point P et Cogemar.

Des reconversions d'espaces portuaires ont donc déjà eu lieu au niveau des bassins et des usages. Nous allons voir qu'à terre aussi des réhabilitations ont été opérées.

En ce qui concerne la plaisance, la plus importante réalisation concerne le centre d'activités maritimes ouvert fin 2005. En effet, cet espace dédié à la plaisance et au nautisme est le résultat de la réhabilitation d'anciens bâtiments sur une surface de 10 000 m carré. L'architecture a été soignée et le Carré Rosengart est devenu la vitrine du port du Légué.

### Le Carré Rosengart



Images : A. Provost, 2007  
Photographies n° 34



Des aménagements piétonniers et urbains ont également été réalisés afin de rendre l'espace plus attractif. Enfin, des logements sociaux en bordure de quai ont été construits.

Ces aménagements récents ont profondément modifié le site et l'image du Légué.

A noter qu'il reste de nombreuses friches et que les potentialités de ce site ne sont pas encore exploitées au maximum. Voyons à présent quels sont les projets futurs.

Pour rappel voici quels sont les objectifs du Conseil Général des Côtes d'Armor en ce qui concerne le port du Légué : faire de l'espace portuaire du Légué une destination

- pour :
- le transport maritime,
  - les transports terrestres,
  - l'entretien des navires de pêche et de service,
  - la plaisance,
  - les habitants,
  - les touristes.

Créer des conditions de relance des activités maritimes et nautiques, et de création des emplois induits.

Réussir l'intégration urbaine de l'espace portuaire, valoriser ses paysages et son environnement.

Il s'agit donc d'un projet global dont nous allons ici détailler les actions.

Le projet principal consiste à créer le bassin à flot de la Tour. Cela permettra d'exploiter et d'optimiser l'ensemble du plateau des Kagerlains. Le nombre de postes à quai devrait également augmenter.

Il est également envisageable d'adjoindre deux surfaces poldérisées :

- une le long de la jetée de Cesson à l'intérieur du bassin à flot.
- l'autre dans le bassin de la Tour.

Dans une configuration complète, la surface des terre-pleins serait de 23,2 Ha avec près de 900 m de linéaire de quai.

L'augmentation des espaces poldérisés à vocation commerciale dans le bassin de la Tour permet d'envisager l'accueil des activités présentes sur la Ville Gilette et autour du bassin n°1. Cette opportunité leur permettra une modernisation de leur outil de production avec une rationalisation de la gestion de leur espace et une ouverture commerciale vers les navires de plus gros tonnage. Par ailleurs, cette solution permettra une rationalisation de la fréquentation des plans d'eau avec une concentration des activités commerciales maritimes dans l'avant port et une dichotomie avec les espaces urbains réduisant les nuisances pour les riverains.

La libération des espaces aujourd'hui liée au commerce maritime permet également d'envisager de nouveaux usages pour ces espaces.

- Le terre-plein de la ville Gilette s'inscrit dans un projet de développement de la plaisance. D'ici 2015, 700 à 800 places devraient être créés.

- Les espaces autour du bassin n°1 se tourneront vers les activités liées à la pêche et au carénage.

A noter que toutes ces opérations de transformation de l'espace intégreront le cadre paysager et urbain pour en faire un projet global et intégré.

En comparaison, le projet aux Sables d'Olonne cherche à renforcer le poids de la pêche tout en développant la capacité d'accueil pour la plaisance.

Le projet est présenté comme affirmation d'une synergie entre la pêche et la plaisance, permettant de renouer un dialogue qui, au travers des âges, n'a pas toujours été facile. Heureusement, depuis plusieurs années, les relations pêche – plaisance sont redevenues bonnes. La meilleure preuve réside dans les actions de remorquage assurées par les marins pêcheurs à l'occasion de manifestations de voile sportive telles que le Vendée Globe.

La Chambre de commerce est à l'origine du projet et le conduit. Les emplacements pêcheurs sont implantés sur un site où la qualité des infrastructures et des quais est identique au précédent. Plusieurs équipements tels que des viviers, des cases à marée, contribuent à rendre attractifs ce déplacement.

Une comptabilité commune de l'opération entre la pêche et la plaisance est le postulat mis en place à la base du projet qui doit permettre à terme d'assurer un financement équilibré de l'opération. Ainsi les profits récupérés par l'exploitation de la plaisance serviront au fonctionnement commun et donc autant à la pêche qu'à la plaisance.

Bien que moins avancés d'autres projets sont en cours :

- un espace d'exposition de bateaux de plaisance permettant aux principaux chantiers locaux de mettre à l'eau et de présenter leur produit sur place,
- la réalisation d'un port à sec sur un espace du port de commerce.
- Il est également prévu d'acquérir un chariot élévateur de 500 tonnes, mis à disposition de la ZI du port des Sables. C'est un investissement lourd tant par l'acquisition que par les travaux qui l'accompagnent.

Les ports départementaux, plus petits, s'ils présentent un statut juridique commun n'en demeurent pas moins très soumis aux contextes locaux. Ainsi la pêche aux Sables d'Olonne et le commerce au Légué vont déterminer les projets de reconversion.

On peut malgré tout penser que ces plus petits projets seront plus faciles à mener en raison d'un nombre d'acteurs moins important. Les personnes se connaissent et peuvent ainsi discuter des intérêts du port plus facilement. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas d'opposition mais qu'il est plus aisé de réunir tous les acteurs que dans un grand port aux intérêts urbains et portuaires entremêlés. Nos deux sites d'étude qui ont déjà des résultats de reconversion en attestent. Nous verrons en regardant les méthodes employées et le bilan global des projets si cette réalité se confirme, aux chapitres suivants.

A noter le fait également que les ports véhiculent une image de marque, par la plaisance qui valorise et structure l'espace urbain. La plaisance dans ces ports de taille plus modeste représentent en effet, un gage de retombées économiques et sociales particulièrement important. Pour exemple, l'image ci-dessous est la page d'accueil du site de la ville des Sables d'Olonne. On voit bien que la commune se sert principalement de l'image de la plaisance et du Vendée Globe pour communiquer.

A noter également que les schémas nautiques départementaux sont des outils fréquemment utilisés dans ce type de port et bien entendu que le département est un acteur financier influent.



Le statut des ports va ainsi forcément déterminer le projet de reconversion portuaire. Les subtilités juridiques ont en effet un poids non négligeable. De manière générale, on peut également ajouter que de par leurs échelles spatiales et temporelles différentes, ces ports ne répondront pas de la même manière à une reconversion portuaire.

### Conclusion :

Cette typologie très simple nous a permis de présenter nos sites d'études sans présenter les fiches de synthèse dans leur intégralité. C'est un cliché, un état des lieux à un moment donné (2007), de la situation dans les ports français.

Cette situation initiale connue, nous permettra d'aller plus loin par la suite, notamment en observant les méthodes selon lesquelles les projets ont été appréhendés. Nous pourrions ainsi déterminer les clés du succès ou au contraire les points plus négatifs dans un projet de reconversion portuaire.

Nous évoquerons également au cours de la seconde partie d'autres typologies, d'autres façons de faire. Ce premier exercice en constituera la base. Cette première étape de l'analyse nous permettra ainsi d'y voir plus clair sur la distribution sociale et spatiale de la « reconversion portuaire ».

## Conclusion de la première partie:

Le port, révélateur des sociétés et des usages a connu de profonds bouleversements au cours des dernières décennies. Un nouveau type de port est même apparu, pour faire face à une réalité sociale et de loisirs émergente : le port de plaisance.

Cette pratique née dans les années 1960 est en effet devenue si importante qu'elle a modifié les usages de la société dans ses pratiques du littoral. Bien sûr, elle n'a pas agi seule et c'est en observant l'ensemble du système milieu littoral - société que nous pourrions comprendre les évolutions actuelles. Notre sujet d'étude : « la reconversion portuaire sur la façade atlantique, étude géographique », au cœur de ce système, se propose de participer à cette réflexion d'ensemble. Nous avons au cours de la première partie, posé les bases de la recherche.

Ainsi, après avoir identifié les effets du déclin des activités maritimes traditionnelles et par opposition l'essor de la plaisance, nous avons pu noter un certain nombre d'interrogations.

Comment créer aujourd'hui de la capacité d'accueil pour la plaisance en France sans « sur – densifier » davantage l'espace littoral ? Quelles solutions sont proposées par la société ? Parmi ces solutions, la reconversion portuaire est apparue particulièrement intéressante. Nous avons donc choisi de l'étudier.

Le deuxième chapitre, que nous venons d'achever a eu pour objectif de définir notre objet d'étude. Nous avons ensuite montré que pour pouvoir réaliser cette étude, un certain nombre de méthodes géographiques ou de méthodes empruntées aux autres disciplines devaient être mises en place. Nous avons justifié l'application de ces méthodes, de même que l'espace d'étude choisi, comme support de l'analyse.

Enfin, les sites étudiés ont été présentés et ont donné lieu à un premier traitement de l'information.

Nous passons donc à présent à la deuxième partie : « reconversion portuaire appliquée, au travers d'exemples choisis ». A l'aide de filtres de plus en plus précis et orientés vers un type d'information, nous plongeons donc au cœur de la recherche.



## Deuxième partie

---

### **Reconversion portuaire appliquée, au travers d'exemples choisis.**

Chapitre 3 : Un problème commun, des réponses multiples.

Chapitre 4 : Des reconversions qui se heurtent à une série de difficultés.

Chapitre 5 : Les conditions de réalisation d'une reconversion portuaire.

## Introduction de la deuxième partie:

La reconversion portuaire telle qu'elle a été appréhendée au cours de la première partie a pu apparaître comme une solution miracle, à la fois pour résoudre le manque de places pour les bateaux de plaisance, mais également en ce qui concerne les friches urbano – portuaires.

Cette impression mérite d'être vérifiée en allant constater ce qui se passe au sein des places portuaires. Il serait toutefois illusoire de s'attendre à trouver dans ces sites, une situation homogène. Par déclinaison et comme l'indique le *Guide des bonnes pratiques AIVP* (2007) : « il serait utopique de prétendre qu'il y a une réponse unique, en termes de traitement fonctionnel et urbanistique de ces espaces de transition ».

C'est ce que cette deuxième partie souhaite ici montrer. Trois chapitres serviront de socle à cette démonstration. Le premier, s'appuyant sur les études de cas, montrera que la notion de reconversion portuaire se décline en une multitude de nuances et que face à un constat commun, les réponses apportées sont variables.

Le chapitre suivant aura pour but de lister les difficultés auxquelles sont confrontés les porteurs de projets souhaitant réaliser une reconversion. Nous verrons que ces difficultés sont nombreuses et parfois insoupçonnées. L'analyse des mécanismes conduisant aux conflits et aux difficultés rencontrées permettra de proposer au chapitre cinq, une méthode d'aide à la décision pour les porteurs de projets. Décomposée par thème à risque, cette méthode proposera une trame permettant de limiter les points d'écueils à éviter et par opposition les étapes obligatoires pour avancer dans de bonnes conditions.

## Chapitre 3 : Un problème commun, des réponses multiples.

### 3.1- Quelques éléments de définition.

3.1.1- Rappel des éléments de constat conduisant à envisager une reconversion portuaire.

3.1.2- La notion de reconversion portuaire affinée.

3.1.3- Plusieurs reconversions portuaires se dessinent.

### 3.2- Essai de typologie.

3.2.1- Des projets contrastés.

3.2.2- La fonction d'origine.

3.2.3- La géographie, le site et le patrimoine.

3.2.4- L'histoire et l'expérience en matière de reconversion portuaire.

3.2.5- L'accessibilité maritime.

3.2.6- La préexistence d'une filière nautique.

3.2.7- La grande variété des fronts urbano-portuaires.

### 3.1- Quelques éléments de définition.

Ce premier point souhaite re-préciser et affiner la notion de reconversion portuaire. Après un rappel des différents éléments conduisant à envisager ce type de solution, nous verrons que la notion même de reconversion portuaire peut être affinée et différenciée selon un certain nombre de critères. Partant de ce constat et en affinant encore, nous verrons que différentes reconversion portuaires se profilent.

#### 3.1.1- Rappel des éléments de constat conduisant à envisager une reconversion portuaire.

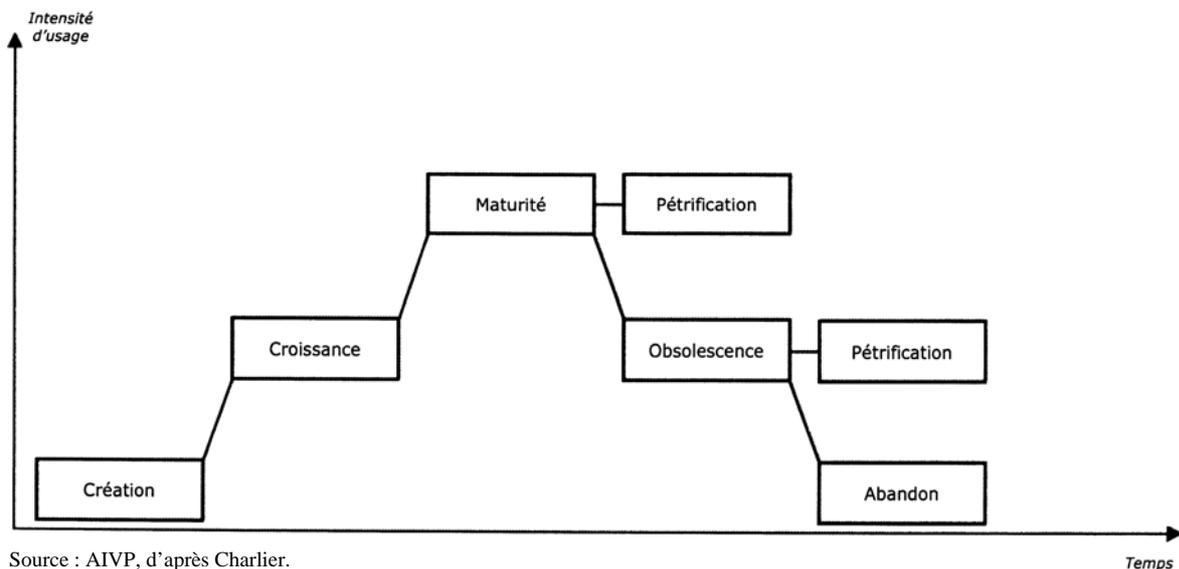
La combinaison : activités maritimes traditionnelles en déclin, augmentation de la taille des navires, passage d'une société axée sur le secteur primaire et secondaire vers le tertiaire a laissé au cœur des cités maritimes, des bassins, des territoires inoccupés, d'une épaisseur et d'une étendue variable. La reconquête de ces espaces est devenue pour les villes concernées, un axe d'étude central et prioritaire. Comment gérer ces interfaces ? Comment utiliser ces espaces centraux, situés sur le littoral où la place est habituellement une ressource rare ? C'est cette réflexion qui a conduit les aménageurs et les élus à proposer la notion de reconversion portuaire. Nous n'allons pas revenir ici sur les avantages de cette pratique mais plutôt tenter d'en affiner les contours. La valorisation de ces espaces est-elle toujours envisagée de la même manière ? Quels éléments a priori, peuvent générer des différences de projets ? C'est ce que nous nous proposons d'aborder à présent.

### 3.1.2- La notion de reconversion portuaire affinée.

Nous allons ici tenter de comprendre les éléments qui vont a priori, différencier une reconversion d'une autre. Cette approche encore très théorique nous permettra d'avoir en tête certains critères, que nous confronterons ensuite sur le terrain. Rappelons toutefois que même si l'on peut constater des types de façons de faire, des types d'aménagements similaires, chaque projet de reconversion restera particulier.

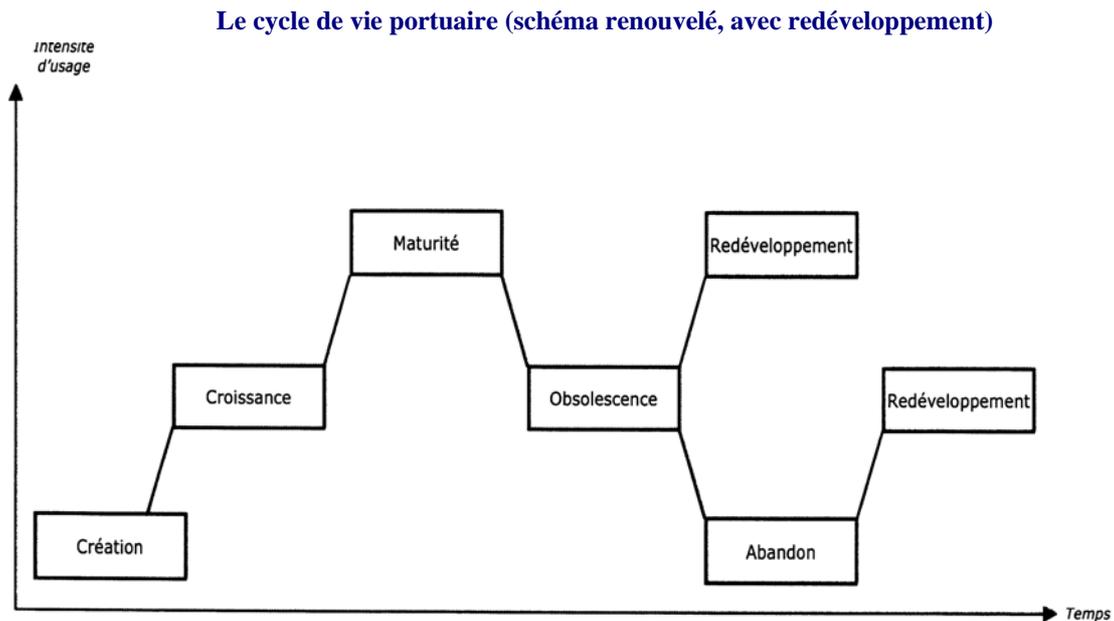
Le déclasserement d'une installation portuaire peut constituer un élément de différenciation. C'est ce que nous montre le guide des bonnes pratiques AIVP (op cité). « Le déclasserement est à mettre en rapport avec le concept de cycle de vie, qui peut s'appliquer à une installation donnée comme à l'ensemble d'un port. Il consiste à reconnaître, en chaque lieu et pour chaque installation, des phases de création, puis de croissance, de maturité, d'obsolescence et enfin d'abandon. Cf. figure 21.

**Le cycle de vie portuaire (schéma classique avec pétrification)**



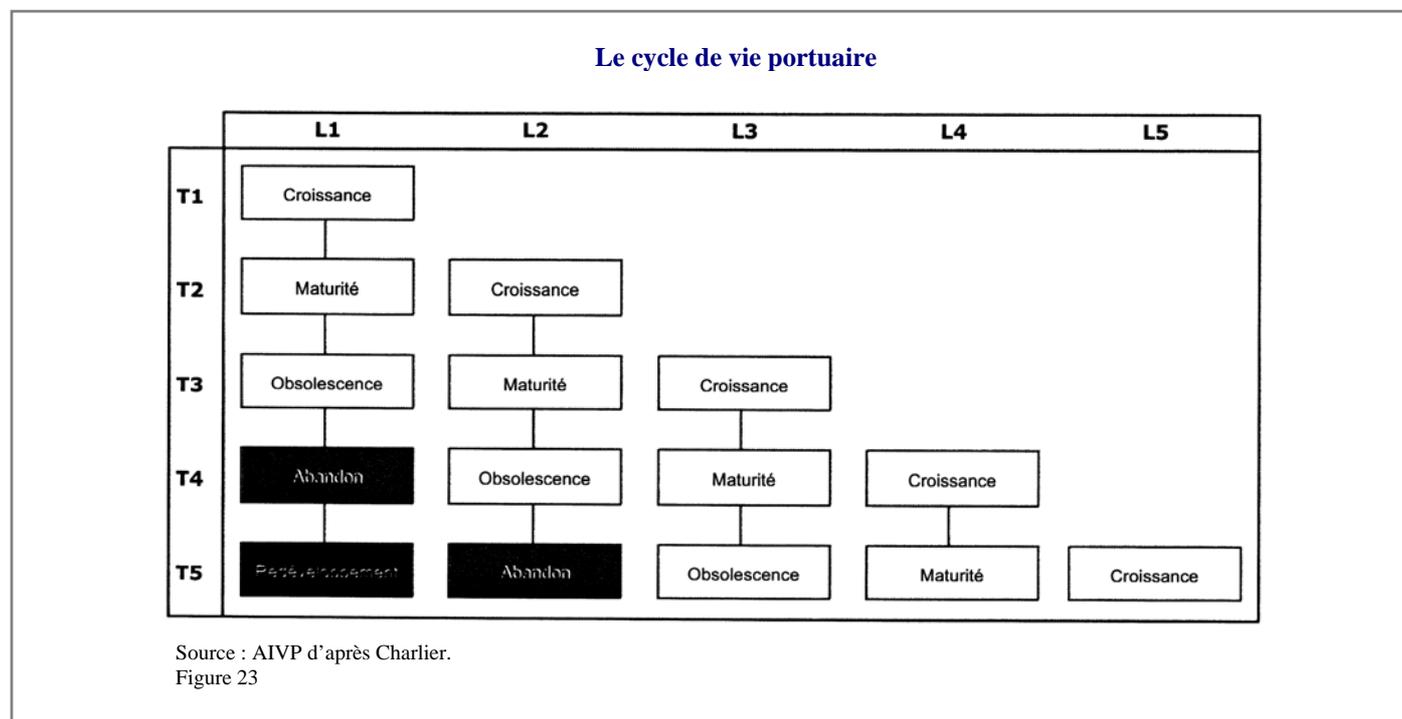
Source : AIVP, d'après Charlier.  
Figure 21

La nature ayant horreur du vide et les friches portuaires détonant fortement dans le paysage urbain, une requalification peut cependant intervenir, soit pour les installations abandonnées, soit pour celles plus ou moins obsolètes. Cf. figure 22.



Dans le premier cas, ladite requalification peut se faire à des fins aussi bien urbaines que portuaires, alors que dans le second cas, elle se fera le plus souvent à des fins portuaires. » Toujours d'après le guide AIVP, on peut également si l'on souhaite rester théorique et modéliser un peu les choses, coupler : « un modèle spatial <sup>1</sup> (Anyport ou sa variante de front de mer) avec un modèle temporel. En schématisant, on peut considérer que tous les ports se sont développés à la fois dans le temps, de T1 dans un passé lointain à T5 dans le présent, et dans l'espace, de L1 en un lieu proche du centre ville actuel à L5 en un lieu plus ou moins fortement excentré. »

<sup>1</sup> : Modèle proposé par J. Bird en 1996, fortement inspiré d'exemples britanniques, il est cependant applicable à la plupart des ports continentaux situés en bordure d'un fleuve, où le glissement des installations s'opèrent généralement vers l'aval. Il est également transposable aux ports de front de mer, avec alors glissement latéral des installations le long de la côte.



Comme le stipule encore le guide, tout travail de reconversion se situe : « en T5/L1, c'est-à-dire qu'il ne concerne qu'une toute petite partie du port au sens physique (ceci d'autant que la taille moyenne de ces parties va généralement en augmentant de L1 à L5) et que le problème est donc plutôt marginal pour les autorités portuaires, même en y incluant les espaces tampon que celles-ci ont tendance à se ménager. » Ce schéma est intéressant car il permet de bien visualiser cette marginalité et de comprendre alors, les relations ville - port parfois conflictuelles.

Après avoir situé l'espace-temps dans laquelle, une reconversion portuaire peut avoir lieu, il convient de nuancer également la forme de la reconversion. Toujours selon le guide AIVP (op cité) : « deux formes distinctes de requalification urbaine s'observent selon la morphologie des lieux. Dans certains cas, il s'agit de fronts d'eau (waterfronts) qui s'étirent de manière assez linéaire en front de mer ou en bordure d'un estuaire ou d'un fleuve, et donc d'espaces tout au contact de l'élément marin ou fluvial. Dans d'autres cas, le cadre est plus artificiel et prend la forme de docklands, soit des bassins plus massifs, éventuellement découpés assez finement par des presqu'îles ; selon le marnage local, ces bassins sont à marée ou à écluses (ou le furent avant que l'accès ne soit coupé) ».

« Du point de vue de l'atmosphère urbaine de ces espaces une fois qu'ils ont été réaménagés, la principale différence réside dans le caractère largement ouvert des premiers, alors que les seconds sont des espaces plus fermés, où l'élément liquide tient une moindre place, voire plus de place du tout quand les bassins ont été totalement remblayés. »

Ces précisions concernant notre objet d'étude, nous paraissent nécessaires avant de nous plonger dans l'étude de terrain. Il est également utile de bien prendre conscience que les contextes dans lesquels nous allons être plongés vont être très différents les uns des autres.

Le point suivant a pour but de classer rapidement ces contextes.

### 3.1.3- Plusieurs reconversions portuaires se dessinent.

Avant même de nous rendre dans les villes portuaires, nous savions par la littérature et la presse que les contextes locaux seraient très contrastés les uns par rapport aux autres. Nous les avons ainsi classés, dans le guide Codcap : Reconversion portuaire pour la plaisance, comme suit.

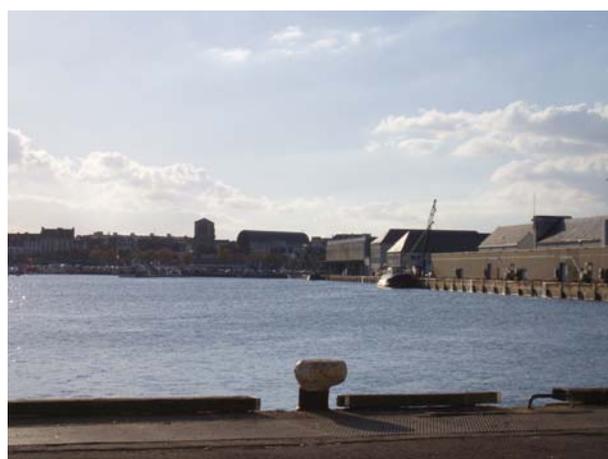
- 1) **Des environnements délaissés** : les bassins et les plans d'eau sont inutilisés ou sous-utilisés par les fonctions portuaires. On y trouve éventuellement du stationnement de bateaux ou du matériel inactif stocké. L'environnement portuaire : entrepôts, aires de stockage, bâtiments, sont utilisés sans liaison directe avec le bassin. Ceci ne signifie pas pour autant que ces utilisations n'ont pas d'intérêt économique. Mais leur localisation peut, le cas échéant, être reconsidérée. Ex : La friche de la COMILOG à Boulogne-sur-mer.
- 2) **Des environnements professionnels actifs** : le bassin ou la zone portuaire est encore le siège de mouvements de bateaux, et/ou d'activités professionnelles liées aux secteurs : pêche et transformation, entreposage, transformation des produits,... Selon les disponibilités, le projet plaisance devra s'insérer dans cet environnement professionnel, sans le gêner ou en recherchant les complémentarités possibles. Ex : Le Havre où le port autonome est particulièrement actif et à proximité immédiate du centre-ville.

- 3) **Des environnements urbains dominants** : dans et autour des bassins proches ou situés en centre ville, la pression urbaine (demande de voirie, de bâtiments, d'habitat) est déjà, potentiellement forte. La relocalisation des activités portuaires peut permettre d'y installer de la plaisance. Dans ce type de contexte, les gisements de valeur associés à ce genre de projets peuvent être très intéressants, à la mesure des valeurs foncières actuelles ou potentielles. Ex : Dunkerque, bassin du Commerce et de la Marine.
- 4) **Les contextes en rupture** : les questions les plus difficiles se posent dans les contextes portuaires où des activités sont en grande difficulté ou en baisse d'activité et où la demande plaisancière ou urbaine exerce une pression vers un projet de reconversion. On retrouve ces cas lors des disparitions de trafic fret, avec des postes polyvalents ou spécialisés inutilisés, mais où un lobby portuaire veut maintenir le potentiel d'accueil. C'est également le cas de ports de pêche dont les flottes diminuent, où les criées ferment, et qui luttent pour le maintien de leur capacité et de leurs équipements. Ex : Concarneau.

**Le port de Concarneau : la pression de la plaisance, de la nace disponible et une activité nêche à maintenir.**



Image : A. Provost, 2007

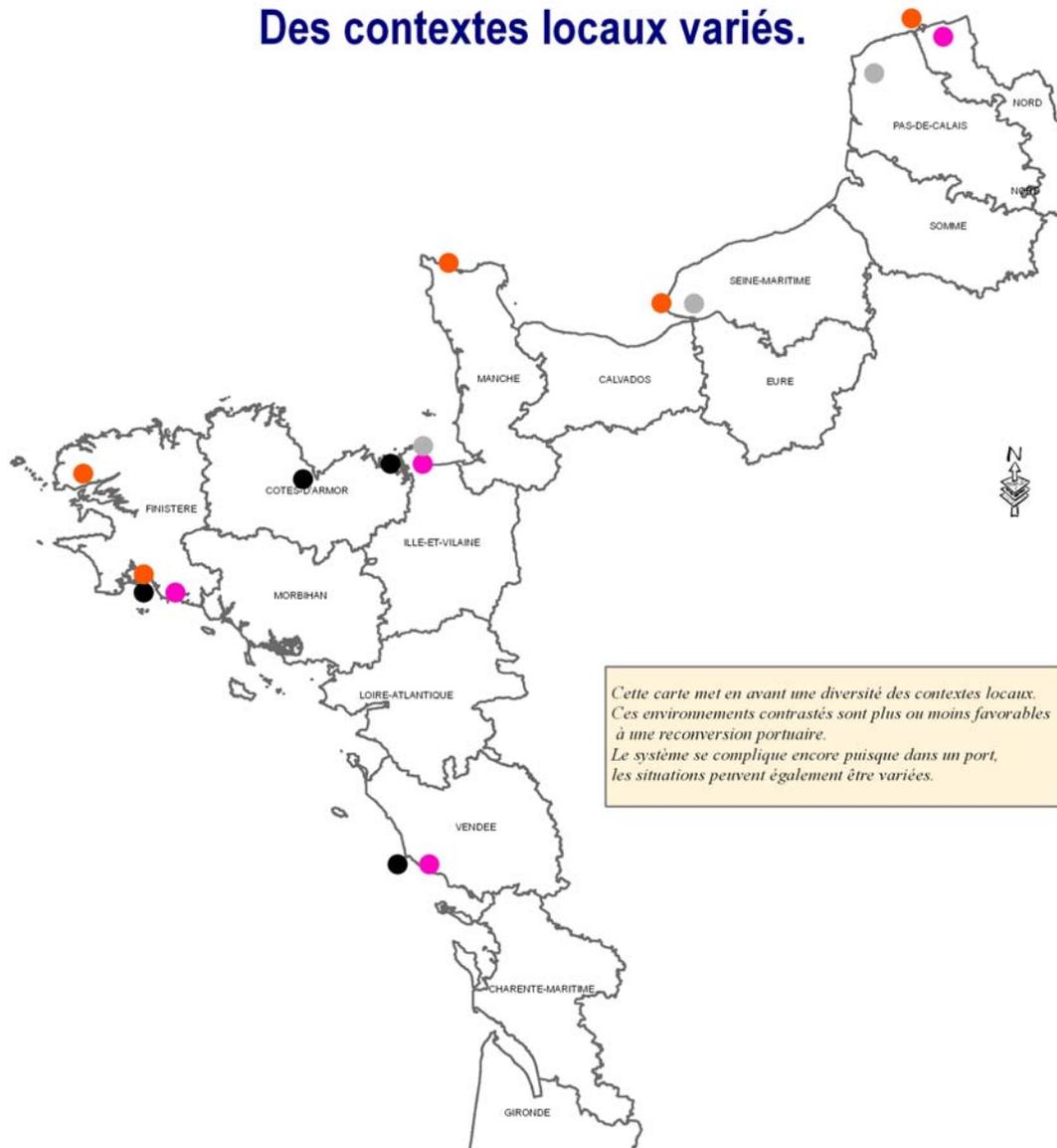


Photographies n° 36

Ces différentes situations vont déterminer le comportement des acteurs, la manière de concevoir et de conduire les études et le contenu du projet lui-même.

L'une des difficultés réside dans le fait que ces différents contextes peuvent être présents au sein d'un même port, comme l'atteste la figure 24.

## Des contextes locaux variés.



*Cette carte met en avant une diversité des contextes locaux. Ces environnements contrastés sont plus ou moins favorables à une reconversion portuaire. Le système se complique encore puisque dans un port, les situations peuvent également être variées.*

- Environnement délaissé
- Environnement actif
- Environnement urbain dominant
- Environnement en rupture

0 50 100 150 Km

Sources:  
Route500 - (C) IGN Paris 2004 - Reproduction interdite

Réalisation: A. Provost, 2010

Figure 24

### Conclusion :

Ce point dédié à préciser et approfondir la notion de reconversion portuaire s'achève. Nous avons situé l'espace-temps dans laquelle pouvait avoir lieu la reconversion : espace temps infime mais au combien convoité. Nous avons également commencé à entrevoir qu'il n'y avait pas une, mais des reconversions portuaires, avec des contextes locaux très variables aboutissant à mener des projets très contrastés les uns des autres.

Ne peut-on pas alors proposer d'autres typologies que celle que nous venons de présenter.

### 3.2- Essai de typologie.

Une première analyse s'est dégagée à l'issue des fiches de synthèses présentées au chapitre deux. Le caractère commun de la reconversion portuaire apparaît ainsi plus nuancé que prévu. Nous avons choisi neuf places portuaires de la façade atlantique confrontées à des problématiques semblables, pourtant les façons de faire rencontrées se révèlent très contrastées.

L'objectif est ici de mettre en avant ces différences par le biais de typologies. Si nous avons choisi dans un premier temps de révéler les nuances des projets, via le statut du port, d'autres distinctions peuvent être réalisées, permettant à leur tour de mettre en exergue certains contrastes entre les projets de reconversion. Evidemment, ces différentes typologies vont se recouper sur certains points. Nous allons à présent différencier les reconversions :

- selon le type de projet,
- selon la fonction originelle du port,
- selon le site et l'environnement géographique,
- selon l'expérience en matière de reconversion,
- selon l'accessibilité maritime,
- selon l'existence ou non d'une filière nautique,
- et enfin, selon le type des navires marchands.

### 3.2.1- Des projets contrastés.

Comme nous l'avons déjà évoqué au cours de la première partie, il existe des projets de reconversion portuaire d'envergures différentes.

L'ampleur des projets est en effet, contrastée dans le sens où les porteurs de projets s'investissent à hauteur d'un projet de reconversion uniquement axée sur l'urbain, uniquement axé sur la plaisance ou parfois sur un projet plus global, liant intimement la ville, le port, la plaisance et l'urbain.

- *les projets de reconversion dont l'objectif principal est lié à la plaisance* sont en général de petits projets dans les ports départementaux. Les collectivités cherchent à développer une image de marque dynamique, en créant ou en renforçant la capacité de plaisance dans les ports. C'est le cas du port des Sables d'Olonne. Ces projets peuvent également voir le jour dans des ports où pour des raisons politiques et sociales, les orientations générales de développement urbain ne sont pas encore assez avancées. On peut alors envisager de créer quelques places pour la plaisance mais un projet global n'est pas encore à l'ordre du jour. St Malo est un exemple de ces réaménagements «en attente ».
  
- *Les projets de reconversion dont l'objectif principal est lié à la reconversion urbaine mais qui incluent la plaisance.* Ce sont généralement des villes de taille plus importante associées à des ports influents. Les activités ayant glissé vers la périphérie des sites portuaires, les agglomérations se trouvent dotées d'espaces délaissés et de bassins inoccupés en centre-ville. Or, ces bassins forment la consistance de la ville et font partie intégrante du fonctionnement urbain. Dans ce contexte, réaliser une reconversion pour la plaisance ne peut être un geste isolé visant uniquement à créer des anneaux. L'aménagement des bassins n'aura de pertinence que s'il s'intègre dans l'ensemble d'un projet urbain. La plaisance constitue alors, un des éléments attractifs de la composition urbaine, en raison de son image et des valeurs qu'elles véhiculent.

On observe ce genre de projets de reconversions dans de nombreux cas :

- à Boulogne sur mer où à côté de l'augmentation de la capacité de plaisance, il est envisagé de créer une salle de spectacles, de développer la capacité hôtelière, d'ouvrir une discothèque, des salles de cinéma, de créer des logements et des commerces.  
Au Havre : où l'objectif est de reconquérir et valoriser un patrimoine architectural de grande qualité, depuis trop longtemps sous estimé : 17 Ha de sites stratégiques à proximité du centre-ville et des quartiers sud.

### La reconversion du port du Havre, une reconversion d'abord urbaine où l'on associe la plaisance.



Image : A.Provost, 2007



Image : A.Provost, 2007

Photographies n° 37

- A Brest, où l'aménagement du port du Château, ne constitue qu'une phase du projet global Penfeld.

Les exemples de ce type de reconversion dit « mixte » abondent comme l'atteste la grille qui a nous a permis de définir notre échantillon.

- Enfin, il existe *des projets de reconversion sur sites portuaires mais uniquement urbains*. Les bassins sont ainsi uniquement exploités pour leur image et le plaisir qu'ils confèrent aux passants. Ex : Le Havre pour les bassins du centre-ville, Bordeaux et les quais de la Bastide (photographies 38). L'aménagement d'un bassin sera pensé par rapport aux problématiques urbaines. Il conviendra alors de prendre en compte les commerces et les services associés, d'imaginer la création d'espaces récréatifs et de culture, autant d'éléments à intégrer pour réussir un projet. Encore une fois, un tel aménagement ne peut être issu, que d'une conception globale, faisant intervenir diverses compétences : architectes, urbanistes, financiers, ingénieurs...

### Le projet de réaménagement des quais de la Bastide à Bordeaux



Photographies n° 38



Images : bordeaux.fr

**3.2.2- La fonction d'origine** du port ou du bassin concerné par le projet de reconversion va également avoir une incidence forte sur la nature de la requalification. Le bassin concerné était –il dédié au commerce, à la pêche ou à la marine militaire ? Nous avons constaté lors des études de cas que cette origine était déterminante pour la mise en œuvre et la conduite des projets de réhabilitation.

En quoi **un port militaire** va-t-il induire des modifications dans le projet de reconversion portuaire ? On observe qu'un projet de réhabilitation au sein d'un site militaire se développera plus aisément que dans un autre type de port. En effet, comme nous l'avons déjà évoqué, la réforme des armées (1992) a conduit à libérer de vastes emprises militaires au profit des collectivités locales. La privatisation partielle de la DCN (Direction de la Construction Navale) en 2003, participe également à l'ouverture des espaces militaires. Les disponibilités foncières ainsi créées, constituent une particularité qui permet de faciliter les réhabilitations de l'espace.

*Ainsi, la ville de Brest voit se libérer progressivement 140 ha en plein centre-ville. L'arsenal de Cherbourg est quant à lui passé de 5000 à 2000 salariés, 12 000 m<sup>2</sup> sont éventuellement disponibles à terme.*

Nous avons déjà vu que l'Etat, a également constitué un fond, le fond FRED (Fonds de Restructuration de la Défense, 4 février 1995) pour « aider à la restructuration des régions et bassins d'emploi touchés par la réduction des activités des armées en privilégiant les actions concourant au renforcement du tissu économique et industriel local. » A ce titre les reconversions de bassins et de friches à destination du nautisme ou d'un projet de renouvellement urbain peuvent être financées. Autre point positif : l'entité militaire est l'unique interlocuteur ce qui limite les attermolements, les négociations et les débats.

Les espaces fonciers disponibles, les moyens financiers importants et l'interlocuteur unique constituent ainsi les atouts inhérents aux ports militaires, en revanche leurs activités actuelles et passées induisent certaines contraintes.

Le statut militaire impose ainsi des exigences en terme de circulation et de sécurité importantes. Les conditions d'accès au bassin de plaisance doivent être particulièrement cadrées afin qu'aucun navire ne s'égaré dans la zone militaire.

Aujourd'hui peu de bateaux passent devant l'entrée du port militaire de Cherbourg. Lorsqu'un plaisancier s'approche trop de la zone militaire, il est vite rappelé à l'ordre. Dans l'avenir, si les espaces en petite rade sont récupérés comme cela semble se dessiner, les trajectoires pour entrer au port seront nécessairement contraintes car la route directe fait passer les bateaux à proximité de l'entrée du port militaire.

Les coûts de dépollution et de déminage de ces espaces sont également particulièrement lourds et difficiles à évaluer. Même si c'est la Marine Nationale qui est tenue d'en assurer la charge, cela reste un frein et un handicap à l'avancement des projets. Autre spécificité, la Marine Nationale souhaite systématiquement maintenir ses cercles nautiques. Une partie du bassin réhabilité pour la plaisance devra donc être réservée. C'est le cas sur l'ensemble des ports étudiés: Brest et Cherbourg.

Enfin, il existe des secteurs géographiques et des fonctions non négociables. L'armée peut dans certains cas poser des conditions ou avoir des exigences qui ne se prêtent à aucune négociation.

**En ce qui concerne les ports de commerce**, la libération des espaces est très souvent liée aux déplacements de l'activité vers les avant-ports.

Par cet état de fait, les disponibilités foncières sont souvent importantes et situées en centre ville. Le patrimoine maritime et industriel présente des caractères particuliers qu'il est souvent possible de valoriser.

Malheureusement, on s'intéresse depuis peu à ces espaces qui étaient bien souvent considérés comme des enclaves inhospitalières au sein des villes. Leurs environnements sont ainsi parfois dégradés, voire difficiles. Le domaine foncier s'il est conséquent n'en demeure pas moins sous contraintes puisque nous sommes sur le domaine public maritime.

De plus, l'état des quais et des bassins demande parfois des coûts de remise en état extrêmement importants.

Enfin, si la libération des sites en centre-ville constitue une qualité non négligeable, la contrepartie est que la pression urbaine y est particulièrement forte. La multiplicité des acteurs et des intérêts liée à ces espaces et le fait de devoir préserver la valeur et la pérennité économique des différentes activités constituent des contraintes supplémentaires qu'il faut intégrer dans les projets.

Exemple : Brest qui en plus d'être un port militaire est également un port de commerce. Avec la reconversion du port du Château, *la pression urbaine va considérablement augmenter. Aujourd'hui, plusieurs services maritimes (DDE, Phares et Balises) sont situés sur cet espace. Ne risque-t-on pas de les y déloger ?*

Les projets dans ces types de port seront donc nécessairement globaux et rechercheront une complémentarité ville - port pour être menés à bien.

**L'activité d'un port de pêche** génère aussi des contraintes et des atouts particuliers.

Les reconversions y sont certainement les plus difficiles à mener, en raison de la précarité dans laquelle se trouve ce secteur. Les marins pêcheurs sont souvent sur la défensive. Ils souhaitent évidemment conserver leur outil de travail et peuvent avoir la sensation d'être défavorisés au profit de la plaisance si le projet ne leur fait pas explicitement apparaître des avantages pour leur profession. Citons ici N. Bernard : « Face à cette évolution, les blocages psychologiques restent nombreux car l'implantation de la plaisance dans un port souligne la crise, et parfois l'abandon, des activités antérieures» (op cité). Cependant, si la différence culturelle de la pêche avec la plaisance existe depuis longtemps, celle-ci tend à diminuer, les pêcheurs étant eux-mêmes souvent plaisanciers et appréciant les courses associées à leurs ports.

Néanmoins, les conflits d'usages seront plus prégnants qu'ailleurs. Le dialogue et le cadre social seront déterminants pour aboutir à un projet commun et partagé.

Citons l'exemple des Sables d'Olonne : La présence d'un acteur très actif au sein de l'association représentant les pêcheurs et participant activement au projet a été l'un des principaux atouts exploités par la CCI des Sables-d'Olonne pour arriver au déplacement des activités de la petite pêche. Les négociations ont permis à chaque partenaire de trouver leur intérêt. L'attractivité des équipements proposés aux pêcheurs a été déterminante pour les rallier et leur faire accepter le projet.

L'image touristique de la pêche est forte. Elle participe activement au fonctionnement touristique de la ville et est source de richesses. Il serait logique que le secteur de la pêche profite de ces retombées économiques. Il faut donc veiller à se demander quel est l'avenir de la pêche et dans quelles conditions ? L'exemple de Cap Breton semble intéressant dans ce sens. Les pêcheurs ont été associés à l'image touristique de la station même si cela suppose une certaine artificialisation. A titre d'exemple, voici ce que l'on trouve sur le site de l'office du tourisme de Cap Breton : « L'ECOMUSEE DE LA MER - AQUARIUM vous accueille dans un site bénéficiant d'une vue panoramique exceptionnelle sur la mer et l'entrée du port. Plongez-vous dans l'Histoire de la pêche au travers des aquariums d'eau de mer, de maquettes de bateaux, de collections de coquillages et de fossiles marins, d'un poste de pilotage et de vidéos. »

L'origine du bassin ou des territoires à reconvertir constitue donc un élément de différenciation, en terme de montage de projets. Il ne faudra pas l'oublier dans la phase de réflexion et de présentation du projet au public. Nous allons voir à présent que la géographie, le site et le territoire dans lesquels s'inscrit la reconversion sont également à prendre en compte.

### 3.2.3- La géographie, le site et le patrimoine.

Les chances de succès d'un projet, seront d'autant plus importantes que la géographie locale, la qualité touristique des sites et le patrimoine seront finement appréhendés. Les prestations et les aménagements proposés seront complètement liés à la nature des atouts dont dispose une zone portuaire. Dans un site aux qualités touristiques notables, une reconversion sera à priori plus facilement concevable que dans un secteur industrialo - portuaire.

Des villes comme Concarneau et St Malo ont par exemple un capital touristique facile à valoriser et à proposer aux touristes, aux habitants, aux plaisanciers... alors que des villes comme Dunkerque ou le Havre ont une image plus négative et moins attrayante. En revanche, le caractère historique de certains sites induit également des limites puisque ces sites seront soumis à des normes architecturales plus strictes : avis de l'Architecte des Bâtiments de France par exemple pour Concarneau et St-Malo. La globalité du projet sera néanmoins facilitée si le site est touristique, si le patrimoine architectural est intéressant, si les bassins sont situés en plein centre-ville. Concarneau, sa ville close, son port de pêche et la proximité de l'archipel des Glénan constitue à ce titre un site particulièrement intéressant à la fois pour les plaisanciers, les touristes et les habitants.

#### Les ports de Concarneau et de St Malo, accolés à leur ville close



Photographies n° 39

A l'inverse, sur certains sites où l'activité industrialo - portuaire demeure importante, il faudra prendre des mesures pour que le bruit, la pollution ne constituent pas des éléments pouvant infléchir les projets. Le Havre et Dunkerque, deux ports autonomes très importants en France nous montrent que cela est tout à fait réalisable.

On remarque donc qu'il serait risqué de se lancer dans des opérations de reconversion portuaire, sans prendre en compte le contexte élargi de la géographie et de l'attractivité touristique des lieux. De même on ne pourra se passer d'étudier l'histoire et l'expérience du port et de ses éventuelles reconversions. L'histoire et l'expérience en matière de reconversion

#### 3.2.4- L'histoire et l'expérience en matière de reconversion.

Les visites de terrain ont montré que sur certains sites, même si elles sont peu nombreuses, des reconversions avaient déjà eu lieu. C'est le cas à Concarneau, au Havre ou encore à Dunkerque.

Les points que nous allons à présent aborder dans notre typologie sont applicables uniquement dans le cadre d'une reconversion portuaire comprenant un projet de création de places pour les bateaux de plaisance.

### 3.2.5- L'accessibilité maritime

C'est un des points importants dans tout projet de port de plaisance. L'accessibilité se mesure en heures par marée en Manche Atlantique, en fonction des types (tirant d'eau) de bateaux. Elle est en général permanente en Méditerranée, sauf contraintes spécifiques d'accès (ponts à lever notamment).

On distingue donc trois types de ports : les ports à échouage sur les côtes à marées, les ports accessibles de manière permanente et les ports d'accès limités :

Les ports accessibles de manière permanente sont les plus recherchés :

- Ils conviennent notamment aux unités de pêche-promenade, les pratiques de pêche (sorties de 4 à 6 h/jour souvent) ou de promenade (demandes non liées aux marées), se satisfaisant assez mal de contraintes fortes d'accès.
- Ce sont les ports les plus adaptés à l'attraction des trafics de passage sans contraintes d'attente, notamment par mauvais temps.

Les ports d'accès limités par le tirant d'eau des chenaux, par des portes ou écluses, ou autres contraintes :

- sont acceptés par tous dans les zones où ce sont les solutions imposées sans alternatives,
- correspondent aux bateaux moins contraints par les horaires et fréquences de sortie ou d'entrée (habitables – voir ci-dessus),
- peuvent être largement améliorés s'ils s'articulent à un port extérieur, avant-port, ou zone d'attente organisée, voire dans l'avenir, à des "services de pilotage" permettant aux plaisanciers de faire rentrer ou sortir les bateaux des bassins fermés par le personnel du port.

Il est important de noter que les tarifs proposés par un port de plaisance sont liés à l'accessibilité maritime. Une contrainte forte d'accès induira un différentiel de tarif pouvant aller jusqu'à 30 ou 40 % (entre avant port et bassin fermé). Ce qui aura des conséquences évidentes sur les conditions d'exploitation du projet.

De même, la façade maritime, l'attrait des bassins de navigation conduisent à des usages particuliers qui modifient les projets. On peut ainsi envisager de créer des chantiers de grande plaisance en Méditerranée (La Ciotat, photographie 40) ce qui ne paraîtrait pas cohérent sur la façade Manche Atlantique.

**Le site de l'ancien chantier naval de La Ciotat, reconverti en  
domaine d'industries et d'activités maritimes**



Photographie n° 40

Image : mairielaciotat.fr

### 3.2.6- La préexistence d'une filière nautique

La qualité des projets de reconversion principalement vers la plaisance sera particulièrement facilitée si une filière nautique existe déjà. Un réseau commercial, des activités de course, des structures d'animation feront gagner de la cohérence au projet.

On peut segmenter la filière nautique de la façon suivante:

- services pour plaisanciers,
- services spécialisés,
- produits plaisanciers,
- conception/développement,
- production/distribution : marchés nationaux, internationaux, non liés aux ports,
- niche spécifique : construction traditionnelle, glisse ;

On peut toutefois se demander comment intervenir. P. Duchène (op cité) préconise un travail collectif sur la stratégie de filière par :

- la recherche de branchements : les coureurs pourront faciliter cette démarche...
- les contrat ou la participation aux recherches de l'industrie nautique,
- la création de pépinières d'entreprises,
- et enfin, l'attraction d'entreprises à l'intérieur du secteur nautique.

Brest est un exemple de complémentarité entre les sites du Moulin Blanc existant et le projet du port du Château. : Le port de plaisance du Moulin Blanc, souffre de sa relative distance avec le centre ville et d'un manque de services aux plaisanciers. En revanche, de nombreuses entreprises liées à la plaisance sont installées à proximité et l'aménagement d'un nouveau polder va encore accroître la place et les fonctions disponibles. Il possède une grande capacité portuaire, des espaces de stationnement importants et une animation sportive et régatière dynamique.

Les ports de plaisance du Château et du Moulin Blanc sont donc complémentaires et non concurrents. L'un sera un port d'escale en centre ville, l'autre, est déjà un grand port de plaisance offrant de nombreuses fonctions techniques. Cette complémentarité sera encore accrue car le gestionnaire sera commun au port du Château et au Moulin Blanc.

Concarneau constitue un autre exemple intéressant :

- La pêche demeure dynamique même si elle connaît des difficultés. La criée devrait bénéficier de 500 000 euros d'investissement l'an prochain pour répondre à une démarche qualité.
- Les mareyeurs qui travaillent en arrière criée achètent notamment à Concarneau mais pas seulement. Ils cherchent aujourd'hui à mettre en place un système novateur qui consisterait à acheter par écrans interposés. Cette filière fonctionne donc également bien.
- Les chantiers tels que Piriou ou JFA sont des leaders dans leur domaine et on peut réaliser beaucoup de choses à Concarneau, de la construction navale, à l'armement en passant par la réparation ou l'entretien et ce sur tous types de bateaux. Ces professionnels sont regroupés sous le nom des inters professionnels de Concarneau et regroupe 46 entreprises et 900 salariés.
- Les activités nautiques sont également regroupées sous le nom de Concarneau voile. Et on peut noter que la ville accueille à la fois la base principale des Glénans et l'Institut Nautique de Bretagne.

Il faut dire que le port de plaisance situé en plein centre-ville et jouxtant un patrimoine architectural répond tout à fait aux attentes des plaisanciers actuels. Les pontons ont de plus été refaits l'an dernier en insistant sur la qualité des services proposés aux plaisanciers.

La filière nautique dans son ensemble est donc présente à Concarneau et a su se fédérer pour être plus puissante.

Les départs de la transat AG 2R et de la course du Figaro, l'an dernier constituent également des éléments de réussite indéniable. La ville, la CCI et les professionnels ont su s'entendre pour faire de ces départs de véritables réussites tant sur le plan communication que sportif.

### 3.2.7- La grande variété des fronts urbano-portuaires.

Afin d'être le plus complet possible dans cette typologie, il convient également d'aborder cet aspect de la reconversion portuaire. En effet, comme l'indique le guide AIVP (op cité) : « il y a autant de types d'anciennes installations portuaires délaissées que de type de navires. Il n'y a donc pas de recette unique pour le redéveloppement (qu'il soit à orientation urbaine ou portuaire), mais autant de cas que de types d'installations et donc de types de navire de mer. Dans le tableau de la page suivante qui classe les navires de manière croissante : du moins au plus favorable dans le cadre d'une reconversion (tableau 7), une typologie fonctionnelle simplifiée est proposée, qui distingue fondamentalement entre les navires de commerce et les autres types de navires. Ces derniers présentent un large éventail qui est souvent méconnu, avec des unités de services toujours présentes dans les ports de commerce en sus des navires de commerce (remorqueurs, pilotines, dragues, etc.) et d'autres présentes en sus soit régulièrement, soit occasionnellement (comme les unités militaires effectuant des visites de courtoisie, auxquelles un quai d'honneur est souvent réservé). Les unités de second type, qui sont généralement de plus petite taille, sont beaucoup plus compatibles que les premières avec les activités urbaines et une plus forte implication avec le tissu urbain est acceptable dans l'optique d'un working waterfront <sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> : Front de mer, où il demeure une partie commerciale, où des personnes travaillent.

Cette formule est de loin préférable à celle du dead waterfront <sup>3</sup>, quelle que soit la qualité intrinsèque des aménagements proposés, qui vont du simple parc urbain de déambulation au Disneyland-sur-mer.

**Certains navires plus favorables que d'autres au working waterfront**

1. Navires de commerce	2. Autres types de navires
1.1. Transporteurs de vracs liquides	2.1. Unités de service
1.2. Transporteurs de vracs solides	2.2. Unités de guerre (en visite ou basées)
1.3. Transporteurs de diverses	2.3. Navires de pêche (+ navires-usine)
1.4. Unités mixtes passagers/fret	2.4. Navires de plaisance
1.5. Navires purs à passagers	

Source : AIVP

Tableau 7

Les types de navires de commerce et les installations portuaires qui leur correspondent dépendent eux-mêmes de la nature des cargaisons, terme pris ici au sens large puisque incluant les passagers. Ici aussi une typologie dichotomique peut être proposée dans le tableau 8, avec d'une part les cargaisons vraquières et d'autre part les marchandises diverses et les passagers. D'un côté, on a généralement affaire à des volumes de cargaisons salissantes, voire dangereuses, et il y a le plus souvent incompatibilité en termes de proximité et d'interaction avec le tissu urbain. De l'autre, surtout pour les activités orientées vers les passagers, la comptabilité est supérieure sur papier (sauf pour les activités conteneurisées, qui sont fortement mécanisées, donc bruyantes et auxquelles sont associées de fortes nuisances routières et/ou ferroviaires) et une imbrication relative est acceptable, voire souhaitable comme dans le cas des unités de croisière.

**Certains navires plus favorables que d'autres au working waterfront ?**

1. Cargaisons vraquières	2. Diverses et passagers
1.1. Hydrocarbures (pétroliers & gaziers)	2.1. Cargos purs et polyvalents
1.2. Autres vracs liquides	2.2. Porte-conteneurs (purs & CONRO)
1.3. Vrac solides	2.3. Rouliers (purs & ROPAX)
	2.4. Ferries (purs & de croisière)
	2.5. Navires de croisière (autrefois <i>liners</i> )

Source : AIVP

Tableau 8

<sup>3</sup> : Littéralement front de mer mort : cela signifie qu'il n'y a plus d'activités commerciales. Le front de mer est uniquement dédié aux loisirs.

Enfin, il y a une échelle physique qui n'est pas souvent reconnue dans le débat, pour les unités maritimes comme pour les unités fluviales qui sont également présentes dans nombre de ports de mer, dans certains desquels la batellerie est parfois une composante essentielle des transports vers et depuis l'arrière pays, alors qu'elle peut être marginale dans d'autres. Pour les unes comme pour les autres, la taille des unités est un facteur important, avec des exigences très différentes en termes de tirant d'eau ainsi que d'ampleur des installations de manutention et de stockage. » (Tableau 9)

**Derrière un type d'unité, un système portuaire complexe.**

<b>1. Unités maritimes</b>	<b>2. Unités fluviales</b>
1.1. Unités océaniques (deep sea)	2.1. Unités à grand gabarit
1.2. Unités pour trafics mi-longs (mid sea)	2.2. Unités de petit gabarit
1.3. Unités pour trafics courts (short sea)	

Source : AIVP

Tableau 9

La figure 25 reprend les divers éléments nous ayant conduit à formuler ces typologies très simples que nous venons de décrire. Il s'agit de premiers résultats qui découlent de la présentation des fiches de synthèses et qui nous ont conduit à un essai de typologies.

Face à ces éléments de différenciation des sites, nous pouvons dès lors penser qu'il n'y aura pas une mais des façons de conduire un projet de reconversion portuaire. Ces éléments constitueront ainsi la base ou le socle des éléments à observer et à combiner pour élaborer le projet de reconversion.

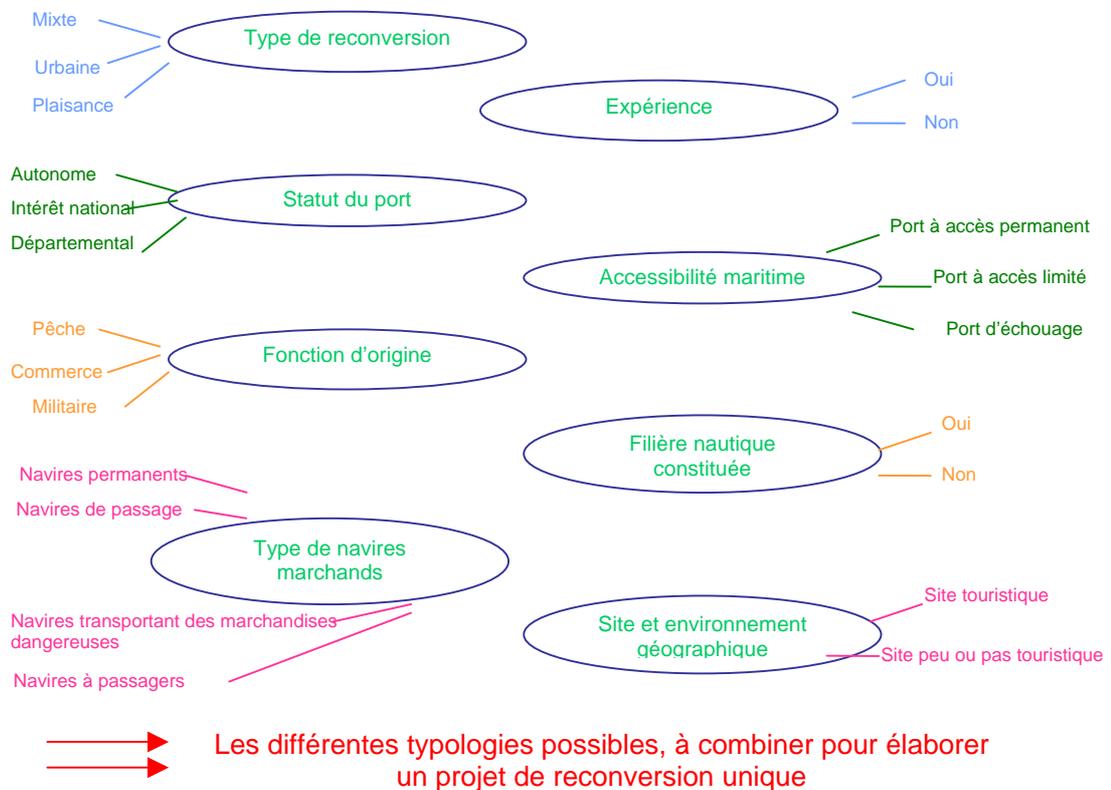


Figure 25

### **Conclusion :**

Ce chapitre trois nous a permis d'entrer dans le vif du sujet. Le premier point encore très théorique avait pour objectif d'affiner la notion de reconversion portuaire et de visualiser les différents cycles de vie possibles des installations portuaires. Après avoir présenté les différents contextes dans lesquels se trouvent les fronts portuaires au début d'un projet de reconversion, nous avons plongé dans l'étude de terrain via une typologie très simple réalisée à partir des fiches de synthèse.

Les neuf sites étudiés présentaient à l'origine un caractère commun. Nous avons en effet, choisi ces sites parce qu'ils font tous l'objet d'un projet de reconversion portuaire. Pourtant l'enquête de terrain retracée dans les fiches de synthèses indique clairement des contrastes entre ces mêmes projets de reconversion.

C'est pourquoi il nous a paru utile de proposer plusieurs éléments de typologie. Après en avoir expliqué les subtilités, nous les avons regroupés en une page (la page précédente) afin d'y voir plus clair. Il apparaît ainsi que de nombreux éléments tels que le statut du port, sa taille, sa fonction d'origine, son environnement géographique... vont conduire à aménager l'espace urbano-portuaire de manière différente. Si des guides existent pour aider les collectivités locales à mener à bien leurs projets, il faudra néanmoins garder à l'esprit qu'aucun moule ne pourra donc être proposé. Chaque reconversion portuaire devra ainsi piocher dans ses caractéristiques propres, dans ses spécificités pour élaborer un schéma de reconversion qui tienne la route. Si cette vérité semble simple à penser et à affirmer, elle n'en est pas moins facile à mettre en œuvre au vue du nombre de critères qui inter - agissent ensemble. Afin de faciliter les processus d'élaboration des projets, il nous a paru intéressant de formuler, de façon précise, les difficultés auxquelles peuvent se heurter les porteurs de projets. C'est l'objet du chapitre suivant.

## Chapitre 4 : Des reconversions qui se heurtent à une série de difficultés.

### 4.1- Des problèmes juridiques.

4.1.1- Le cadre réglementaire.

4.1.2- La maîtrise du domaine foncier

### 4.2- Des problèmes environnementaux et architecturaux: rappel des réglementations en vigueur.

4.2.1- Les différentes procédures environnementales.

4.2.2- Le respect du code de l'environnement et de la Loi sur l'Eau.

4.2.3- Les normes architecturales.

### 4.3- Des problèmes financiers.

4.3.1- Reconversions portuaires et gisements de valeur.

4.3.2- Retour d'expériences des études de cas.

4.3.3- Gisements de valeur et impacts économiques.

4.3.4- Conclusion.

### 4.4- Des conflits d'usages.

4.4.1- Des visions contrastées pour l'avenir de l'interface ville-port.

4.4.2- Des blocages psychologiques.

## Introduction :

L'analyse des fiches de synthèse nous a conduit à observer un certain nombre de difficultés auxquelles se heurtaient régulièrement les porteurs de projets de reconversions portuaires. Il nous a paru intéressant de lister ces points d'écueils dans notre démarche de développement d'outil d'aide à la décision, à destination des porteurs de projets.

C'est l'objet de ce chapitre qui se décomposera en quatre points. Nous aborderons tout d'abord les aspects juridiques : quelles sont les réglementations en vigueur sur le domaine littoral ?

Le second point, également juridique, tentera de dresser une liste des réglementations en matière d'environnement et de normes architecturales.

Le troisième volet du chapitre fera le point sur les problèmes financiers qui peuvent se poser, dans le cadre d'une reconversion.

Enfin, le quatrième point sera dédié aux conflits d'usages, qui nous le verrons, s'appuient à la fois sur les points d'écueils abordés précédemment mais aussi sur un certain nombre de blocages psychologiques.

## 4.1- Des problèmes juridiques.

« Une expertise juridique est indispensable dès l'initiation du projet (et tout au long de la réalisation des études préalables) pour en sécuriser la mise en forme et la mise en œuvre ». Guide Odit-France, (2005). En effet, aux difficultés juridiques liées directement à l'environnement et à l'architecture s'ajoute une multiplicité de textes réglementaires. Le porteur de projet, à moins d'être juriste, devra donc se faire aider pour se conformer aux lois en vigueur. Nous allons ici pointer du doigt les différentes réglementations afin de bien montrer cette complexité juridique. Une fois encore, il ne s'agit pas de se substituer aux codes et le lecteur devra s'y référer pour une information plus complète.

### 4.1.1- Le cadre réglementaire.

Plusieurs règlements et lois régissent le fonctionnement des ports et les projets de reconversions portuaires.

Il faut tout d'abord évoquer *les lois de décentralisations* et particulièrement la *loi n° 2004-809 du 13 août 2004* relative aux libertés et responsabilités locales. Article 30 : La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports non autonomes relevant de l'Etat sont transférés, au plus tard au premier janvier 2007 et dans les conditions fixées par le *code des ports maritimes* et au présent article, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures ». Hormis pour les anciens ports autonomes, ce sont donc les collectivités territoriales qui ont compétence à réaménager un site portuaire.

Néanmoins, cette décision ne signifie pas une totale liberté de manœuvre pour la collectivité compétente qui devra en outre se conformer à un certain nombre de codes et de lois. En effet, la *loi du 7 janvier 1983 relative au Développement des Territoires ruraux* prévoit des dispositions différentes selon qu'il y ait un SMVM (Schéma de Mise en Valeur de la mer) ou un chapitre valant SMVM au sein d'un SCOT (Schéma de Cohérence Territorial). Si ces documents existent, l'autorité compétente pour prendre l'initiative de création est apte à prendre la décision de création ou d'extension. Si ce n'est pas le cas, c'est le Préfet qui aura cette compétence.

Cet élément nous amène à aborder la notion de compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme. Ainsi, selon l'arrêt du Conseil d'Etat du 30 mars 1973 Schwetzoff, le projet de reconversion portuaire ne pourra être autorisé que s'il est compatible avec les règles d'urbanisme en vigueur. Le tableau n°10, extrait du Guide de savoir-faire, Odit-France (op cité), met en avant les différentes procédures possibles.

■ Le choix de la procédure adéquate

Contexte	Procédure	Durée approximative
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Absence d'atteinte à l'économie générale du PLU</li> <li>➤ <b>et</b> modification n'ayant pas pour effet de réduire un espace boisé classé ou une protection édictée en raison de la valeur agricole des terres, des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels</li> <li>➤ <b>et</b> modification ne comportant pas de graves risques de nuisances</li> </ul>	<b>Modification (art. L. 123-19 CU)</b>	6 mois
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réalisation d'une construction ou d'une opération, à caractère public ou privé, présentant un intérêt général notamment pour la commune ou toute autre collectivité ou rectification d'une erreur matérielle</li> <li>➤ <b>ou</b> projet d'extension des zones constructibles ne portant pas atteinte à l'économie générale du PADD et ne comportant pas de graves risques de nuisance</li> </ul>	<b>Révision simplifiée d'un PLU (art. L. 123-13 )</b>	8 mois
Projet ne rentrant : <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ni dans la procédure de modification</li> <li>➤ ni dans la procédure de révision simplifiée</li> <li>➤ ni dans la procédure de DUP valant mise en compatibilité</li> </ul>	<b>Révision d'un PLU (art. L. 123-13 CU)</b>	18 mois

Source : Odit France (2005)

tableau n° 10

Une fois que cette procédure est accomplie, la collectivité choisit un délégataire pour réaliser les travaux et assurer l'exploitation du port. Des appels d'offres sont lancés.

*Le Code de l'Environnement et la loi sur l'eau* doivent alors, être consultés avant de commencer tous travaux, afin de vérifier que le projet respecte bien toutes les conditions de ces deux règlements.

Tout projet de reconversion portuaire devra également être en conformité avec *la loi Littoral du 3 janvier 1986*, particulièrement si le projet comprend une extension portuaire ou une extension de l'urbanisation. Enfin, il devra être en conformité avec le Code des Ports Maritimes.

Une autre notion importante qu'il nous faut aborder concerne le DPM : Domaine Public Maritime qui comprend le DPM naturel et artificiel. Comme l'indique le guide Odit-France, (op cité) : « C'est seulement sur le DPM artificiel que certains droits pourront être consentis sous réserve du respect des caractéristiques essentielles suivantes propres au domaine public :

- inaliénabilité du domaine public maritime qui ne peut être cédé : il peut être consenti des droits réels mais dans un cadre très limité,
- imprescriptibilité du domaine public maritime (la qualification en dépendance du domaine public ne peut pas s'éteindre au terme d'un délai),
- précarité des autorisations d'occupation du domaine public qui peuvent être retirées à tout moment,
- absence de droit au renouvellement des contrats pour les occupants,
- exclusion de toute législation relative aux baux relevant du droit privé : le régime des baux commerciaux et autres baux de droit commun ne s'applique pas aux conventions d'occupation,
- la jurisprudence impose l'application de règles de transparence, de respect de la concurrence et de non discrimination dans l'attribution des contrats d'occupation. »

Les dispositions législatives et réglementaires relatives aux biens immobiliers et mobiliers des personnes publiques sont désormais rassemblées dans le nouveau *Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P)*. Le CG3P traite des biens mobiliers et immobiliers de l'Etat, des collectivités et des établissements publics, que ces biens appartiennent au domaine public ou au domaine privé. Ce code est applicable depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2006 sauf pour quelques dispositions qui nécessitent la publication de la partie réglementaire. Dans l'attente de cette parution, l'ancien code du domaine de l'Etat demeure en vigueur.

Concernant les ports, on peut penser qu'un port ne peut être privé. En effet, le DPM est défini en fonction de sa destination, or un port relèvera toujours du DPM.

Pour rappel l'article : L2121-1 du CG3P « les biens du domaine public sont utilisés conformément à leur affectation à l'utilité publique. Pour garantir l'affectation du domaine public à l'utilité publique, cet article souligne qu'aucun droit d'aucune nature ne peut être consenti s'il fait obstacle au respect de cette affectation. »

De même le domaine portuaire est toujours dans le DPM ce qui exige des procédures pour les changements d'affectation des terrains.

Ce rappel sur le DPM nous conduit à définir deux autres notions qui en découlent. Celle des ayants - droits tout d'abord qui consiste en une garantie d'usage, encore appelé amodiation de longue durée. Il s'agit d'emplacements attribués aux personnes morales ou physiques ayant participé financièrement aux ouvrages ou outillages portuaires, suivant le modèle type : annexe 5 au nouveau cahier des charges types. (Odit-France, op cité).

La deuxième notion que nous développerons ici est celle des droits réels :

Cette notion est liée à celle des AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public. Avant 1994, les bénéficiaires d'une AOT pouvaient à tout moment être expulsés sans toucher aucune indemnité. Cela avait pour effet de limiter ou de restreindre les investissements privés. La loi n° 94-631 du 25 juillet 1994 a permis de constituer des droits réels sur le domaine public. Cette loi assez permissive permet aux investisseurs privés d'avoir des droits de propriété sur les ouvrages, les constructions ou les installations de caractère immobiliers qu'ils ont eux même financés ainsi que des droits de cession : « Le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public de l'Etat a, sauf prescription contraire de son titre, un droit réel sur les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier qu'il réalise pour l'exercice d'une activité autorisée par ce titre. Ce droit confère à son titulaire, pour la durée de l'autorisation et dans les conditions et les limites précisées dans la présente section, les prérogatives et obligations du propriétaire »[admi.net](http://admi.net)

Il nous faut ici faire un point sur le statut récent, de « grand port maritime ». La thèse étant un exercice long, il arrive que le régime juridique évolue. Cela aura été le cas à deux reprises au cours de ce travail avec les ex ports d'intérêt national et les ex ports autonomes. Cette évolution juridique traduit l'importance majeure des ports, pour le commerce extérieur. Le statut de « grand port maritime » est né du constat d'une insuffisance de productivité des ports français, décrit dans le rapport d'A. Bolliet, M. Laffitte, C. Gressier et R. Genevois sur *la modernisation des ports autonomes*. Suite à ce rapport un projet de loi a été élaboré rapidement. Examiné selon la procédure d'urgence, le texte a été adopté par le Parlement, c'est aujourd'hui la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008.

R. Rezenthel, (op cité) docteur en droit a rédigé plusieurs articles sur ce nouveau statut et les modifications majeures qui s'ensuivaient. Nous reprendrons ici ses travaux pour synthétiser les évolutions majeures par rapport aux anciens ports autonomes. « Le texte de loi constitue l'une des étapes du plan de relance des ports maritimes qui comprend un important programme d'investissement visant à augmenter les capacités des grands ports maritimes, en particulier pour les conteneurs, et à améliorer leurs dessertes terrestres, notamment ferroviaires et fluviales. Deux aspects de la réforme retiennent surtout l'attention, la création du régime de « grand port maritime » et sa substitution à celui du « port maritime autonome », et l'impossibilité à terme pour ces nouveaux établissements de détenir et d'exploiter l'outillage public. »

Le mode de gouvernance évolue également puisque les ports autonomes étaient administrés par un conseil d'administration (26 administrateurs) tandis que pour les grands ports maritimes, il est remplacé par un directoire placé sous le contrôle d'un conseil de surveillance (17 membres). L'objectif étant d'améliorer la prise de décision. On remarque que le nombre de représentants est particulièrement réduit, vraisemblablement afin d'éviter les conflits d'intérêts. De plus, il est étonnant de constater que la loi ne prévoit pas expressément un représentant des ouvriers dockers.

Un conseil de développement est créé auprès de chaque établissement ; c'est un organe consultatif appelé à remplacer la commission permanente d'enquête qui existe dans les ports autonomes. Le conseil de développement du grand port maritime de Marseille est composé de quarante membres, tandis qu'il est de trente membres pour les autres grands ports maritimes. La durée du mandat est de cinq ans.

Il faut noter également la recherche de coopération entre les ports. La loi encourage en effet, la coopération en créant un conseil de coordination interportuaire pour mettre en cohérence les politiques des grands ports maritimes et des ports autonomes fluviaux.

Enfin, le Grenelle de l'environnement et aujourd'hui de la mer imprime son empreinte sur l'action des grands ports maritimes dès lors que la loi leur confie la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont ils sont propriétaires ou dont ils ont la gestion. Le législateur a également créé un conseil scientifique d'estuaire pour la Seine, la Loire et la Gironde.

R. Rézenthel attire également notre attention sur deux aspects. Tout d'abord : « une évolution de la gestion foncière, et d'autre part, l'encouragement à agir par l'intermédiaire de sociétés filiales. Après avoir été des « ports outils », les grands ports maritimes deviennent des « ports propriétaires », ils ont vocation à devenir des holdings ». En effet, implicitement le législateur permet la cession de ce domaine avec ou sans déclassement dans les conditions fixées par le CG3P. L'article R 102-12 du Code des ports maritimes désigne clairement le conseil de surveillance du grand port maritime pour autoriser tout déclassement de terrain, ouvrage ou bâtiment faisant partie du domaine public.

Le deuxième point sur lequel il convient d'insister est : « la priorité aux exploitants portuaires ». Ainsi, « l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 accorde la priorité pour l'acquisition des outillages publics aux opérateurs qui ont déjà réalisé un investissement sur le terminal ou, qui, en qualité d'utilisateurs réguliers des outillages ont déjà traité un trafic significatif sur ce terminal. On observe ainsi qu'en accordant cette priorité, on déroge au principe communautaire de libre circulation des capitaux. Cette autorisation se trouve aggravée dans la mesure où la convention de cession des outillages par le grand port maritime vaut autorisation d'occupation du domaine public. »

Enfin, la généralisation du régime des terminaux portuaires a pour effet de libéraliser les conditions d'occupation du domaine public, car, contrairement aux concessions d'outillages publics ou aux autorisations d'occupation temporaire, l'opérateur de terminal détermine librement sa politique commerciale sous réserve de respecter des objectifs de trafic maritime ou d'investissements. Les fonctions portuaires évoluent et il convient d'observer que les grands ports maritimes sont amenés à élaborer des stratégies financières notamment en créant des filiales ou en prenant des participations dans le capital de sociétés commerciales. La contrepartie est que les petites entreprises n'auront pas forcément les moyens d'investir dans des équipements lourds. Comme le rappelle R. Rézenthel : « ce n'est qu'à l'issue de la mise en œuvre du premier plan stratégique que l'on pourra mesurer le résultat de la réforme ! »

#### 4.1.2- La maîtrise du domaine foncier.

La réglementation du domaine foncier, dans le cadre d'une reconversion apparaît comme un élément déterminant. Il convient de s'attarder sur cette notion : quelques points de difficultés vont en effet, venir compliquer encore, la tâche des porteurs de projets.

Les espaces portuaires français bénéficient donc d'une protection domaniale publique. Il s'agit d'un élément important aux vues des enjeux concentrés sur ces territoires. La pression foncière, comme sur le reste du littoral y est exacerbée. Il est donc fort utile que des règlements spécifiques préservent ces espaces. La contrepartie est que cela ajoute une difficulté supplémentaire dans les procédures pour mener à bien une reconversion portuaire. On peut dire que lorsque les réserves foncières sont assez disponibles, le projet de reconversion sera nettement plus simple à mettre en place, puis à mener. Les ports militaires de Brest et Cherbourg l'attestent. En effet, comme nous l'avons déjà évoqué ces sites ont vu se libérer des Ha en plein centre-ville.

Si nous entrons dans les détails, nous pouvons voir, comme nous l'avons évoqué plus haut, que selon la nature du port et des emprises foncières, les solutions pour mener la reconversion seront différentes, notamment en ce qui concerne les transferts de terrains et de délégations. En effet, les sites de reconversion possibles s'inscrivent dans des périmètres portuaires dont l'autorité compétente est définie. Elle contrôle les statuts et les zones d'affectations du port. Citons ici l'exemple du port du Havre (anciennement port autonome dont les terrains appartenaient à cet établissement) « Le port accepte de rétrocéder des terrains mais ne veut plus assumer, le cas échéant, l'entretien des bords à quai. La Mairie quant à elle souhaiterait récupérer le port pour pouvoir le concéder, le mettre en valeur, récupérer la TVA et en assurer simplement l'entretien courant. La situation est donc bloquée et il faudra trouver un consensus.

La commercialisation du bassin de la Citadelle pose également problème en raison de son manque d'espace foncier. Pourquoi aller dans un bassin enclavé, si c'est pour ne pas bénéficier de surfaces disponibles à terre ? Combien de temps et combien de fois par jour les bateaux pourront-ils sortir en mer ? Comment se passera la cohabitation avec le port de commerce ? »

Les anciens ports autonomes, aujourd'hui grands ports maritimes ont ainsi la maîtrise de leur domaine foncier. Ce statut spécifique leur confère une plus grande liberté d'action dans la mise en œuvre des projets. En revanche, le fait qu'ils soient ports maritimes de commerce (article L 111.1 du *Code des ports maritimes*) ne leur donne pas vocation, sans toutefois le leur interdire, à gérer eux-mêmes les ports de plaisance. Les transferts de compétences récents des ports nationaux, de l'Etat vers les Régions, l'évolution des politiques des départements concernant les ports de pêche, traditionnellement sous leurs responsabilités, font que la situation institutionnelle de chaque site est spécifique.

Cette situation institutionnelle sera déterminante pour définir chaque projet. Ainsi, le périmètre portuaire, et ses affectations statutaires éventuelles, sont des éléments contraignants. L'extension d'un périmètre portuaire est une procédure lourde et aléatoire. De même, l'autorité compétente du port est détentrice du pouvoir de décision concernant les reconversions d'usages de bassins. Les transferts de compétences récents peuvent alors constituer une opportunité de reconsidérer les outils portuaires et leurs vocations. En effet, la loi de décentralisation a obligé les ports à redéfinir avec précision les limites des domaines portuaires. Dans certains cas, des imprécisions sur les limites d'emprises ont ainsi provoqué des débats entre les différents propriétaires.

La maîtrise du foncier apparaît donc comme un élément clé de tout projet de reconversion. Les règles d'usages du sol seront déterminantes. Il faudra veiller à plusieurs éléments néfastes :

- la privatisation de l'espace portuaire. En effet, compte tenu de la rareté des espaces ville-port, l'intérêt public doit être privilégié sur le plan urbain et socio-économique.
- les effets spéculatifs. Comme l'indique la synthèse AIVP (op cité) : « la rentabilité annoncée pour les investisseurs se doit d'être un élément moteur et non pas une source d'instabilité. »

Par ailleurs, prévoir des réserves foncières, lorsque cela est possible peut être judicieux.

Les aspects juridiques et fonciers apparaissent ainsi déterminants. Comme nous l'avons vu, ils impliquent une certaine maîtrise du domaine juridique. Les porteurs de projet auront ainsi souvent recours à une aide de la part des spécialistes. Le caractère nécessairement partenariale de la démarche se profile ici. Nous allons la confirmer en abordant à présent les aspects environnementaux et architecturaux.

#### 4.2- Des problèmes environnementaux et architecturaux: rappel des réglementations en vigueur.

L'un des arguments souvent énoncé en faveur d'une reconversion portuaire est celui d'un plus grand respect de l'environnement. En effet, par rapport au creusement d'un bassin ou à la construction d'un nouveau port de plaisance, les incidences sur le milieu naturel sont à priori, bien moindres puisque le bassin est déjà existant. Il n'y a donc en théorie qu'à occuper l'espace par de nouveaux usages. Il convient cependant de nuancer cette idée largement répandue. En effet, la situation est loin d'être aussi simple et tout projet de reconversion portuaire devra être en conformité avec le *Code de l'Environnement*, la *Loi sur l'Eau* et un certain nombre de normes architecturales. Nous allons ici préciser ces notions.

#### Deux bassins havrais, en théorie simple à reconvertir...



Pour aménager le bassin de la Citadelle, il a fallu dans un premier temps faire des travaux sur l'écluse.



Le bassin Vauban, en entrée de ville nécessite des travaux de dépollution.

Images : A. Provost

Photographies n°41

#### 4.2.1- Les différentes procédures environnementales.

« Les espaces intermédiaires entre la ville et le port sont uniques et irremplaçables. Il s'agit là de l'une de leurs caractéristiques majeures. Il convient donc tout particulièrement d'intégrer à tout processus visant à les transformer la notion de développement durable pour préserver les possibilités d'évolutions futures, dont on ne peut préjuger aujourd'hui. » (AIVP, 2007).

Avant d'aborder ces questions environnementales, il convient de s'interroger sur la définition exacte de l'environnement. Nous nous baserons ici sur la thèse de Claire Choblet (2005) qui a travaillé sur ces notions.

Ce n'est que vers 1970 que les premières revues s'approprient cette notion (Les Annales de géographie, l'Espace géographique et Hérodote). De plus en plus, on observe un glissement du terme « nature » vers celui « d'environnement » considéré comme plus souple et plus large. Pourtant si l'on se réfère au *Petit Larousse de 1968*, les définitions sont proches, l'environnement désignant « ce qui entoure, le milieu » et la nature « l'ensemble des choses et de phénomènes localisés dans l'espace ». Dans *les mots de la Géographie* (Brunet et al, 1993), la distinction est posée entre le sens étroit du terme (l'environnement naturel) et le sens large qui regroupe les « éléments naturels et éléments matériels, des personnes, leurs activités, leurs relations, leurs cultures, leurs institutions : tout ce qui nous entoure et agit sur nous, à plusieurs échelles, locales, régionales et au-delà. En fait, l'environnement, synonyme de milieu, a exactement la même définition générale que l'espace géographique, mais il est l'espace géographique vu du lieu dont on parle ; tout espace géographique est environnement de lieux, environnement de ses éléments et de ces sous systèmes ».

La notion de protection de l'environnement si souvent énoncée, en tant que protection de la nature originelle est en fait un contre sens puisque comme l'écrivait Le Cornec en 1997, « l'environnement est tout ce qu'on veut sauf un espace spontané ; c'est une nature travaillée par la politique ».

« L'environnement correspond à une prise en considération du milieu physique dans un contexte social ; c'est le milieu perçu par l'homme, les groupes sociaux et les sociétés humaines ; l'environnement du géographe présente donc trois caractéristiques fondamentales. C'est un donné, un produit de l'homme et un ensemble perçu » A. Dauphiné, 1979.

Afin d'aménager les espaces portuaires, dans cette optique, le législateur a mis en place un certain nombre de réglementations qui s'ajoutent aux contraintes spatiales de ce type de projet. La difficulté pour le porteur de projet consiste à bien se situer par rapport aux différentes réglementations en vigueur. En effet, selon l'envergure du projet et le site concerné, les procédures seront différentes.

Les mesures de protection concernent principalement, pour les projets de reconversion portuaire l'eau et les milieux aquatiques, la faune et la flore et enfin, la protection du littoral.

Par ailleurs comme l'indique le Guide Odit-France de 2005 (op cité), « suivant le contenu et le site des projets, il appartiendra aux maîtres d'ouvrages de vérifier s'ils sont concernés au titre des protections concernant :

- les sites et espaces naturels (sites inscrits, sites classés), les parcs et réserves (parcs nationaux, parcs naturels régionaux, réserves naturelles nationales et réserves naturelles régionales),
- la protection des paysages, (ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager, PSMVP : Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Patrimoine),
- les déchets ménagers et industriels, (PEDMA : Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers Assimilés et PREDIS : Plan Régional d'Élimination des Déchets Industriels et Spéciaux),
- les installations classées,
- l'air et l'atmosphère, la prévention des nuisances acoustiques et visuelles,
- la prévention des risques naturels, (PPRNP : Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles),
- la prévention des risques technologiques. »

Il conviendra également de mettre en place une évaluation claire lorsque le projet de reconversion concerne un site Natura 2000.

Par ailleurs, le projet devra respecter le *Code de l'Environnement et la Loi sur l'Eau* et peut être, être soumis à une étude d'impact.

#### 4.2.2- Le respect du code de l'environnement et de la Loi sur l'Eau.

Comment savoir si le projet de reconversion est soumis à une étude d'impact ? Cette procédure entraîne en effet avec elle, un certain nombre de mesures. Tout d'abord, qu'est ce qu'une étude d'impact ?

« Les objectifs sont nombreux et convergent vers une même finalité : optimiser l'adéquation entre un type d'aménagement et un espace donné afin de minimiser les impacts négatifs d'un projet. Dans les faits, il s'agit surtout de contraindre le maître d'ouvrage et l'administration à prendre en compte l'environnement au même titre que les considérations techniques, économiques et sociales. Quatre objectifs majeurs méritent d'être soulignés :

- Prévention et anticipation. L'étude d'impact amène le maître d'ouvrage à réfléchir davantage à son projet, à le concevoir en intégrant ses effets négatifs pour l'homme et l'environnement, c'est-à-dire à s'interroger sur la pertinence globale du projet : ce dernier est-il bénéfique pour l'environnement, sans importance, acceptable donc tolérable moyennant d'éventuelles dispositions complémentaires, ou tout simplement à rejeter parce que préjudiciable à l'équilibre du milieu ?
- Recherche d'une meilleure protection. Que ce soit à court, moyen ou long terme et à l'échelle locale, régionale ou mondiale, un des objectifs de l'étude d'impact reste d'obtenir une meilleure protection de l'homme et de l'environnement. L'obligation de proposer des mesures de réduction ou de compensation dans l'étude impose au maître d'ouvrage la mise en œuvre de ces mesures de protection. L'évaluation devrait également se faire par l'appréciation des conséquences du projet sur l'environnement et par l'indication des outils de mesures mis en œuvre pour le contrôle.
- Aide à la décision. L'étude d'impact fournit aux décideurs (élus, administration...) les éléments nécessaires à une prise en compte de la protection de l'environnement, afin de les orienter vers des choix judicieux en matière d'environnement. De la même façon, l'étude d'impact aide le maître d'ouvrage à concevoir un projet plus respectueux de l'environnement en lui apportant des réponses rationnelles aux plans techniques et économiques.

- Participation et information. L'étude d'impact permet en premier lieu d'informer les services administratifs quant aux caractéristiques d'un projet d'aménagement ; elle s'avère ensuite être un des éléments clé du dossier d'enquête publique. Dans le cas où l'enquête publique n'est pas obligatoire, l'étude d'impact reste consultable par les différents acteurs concernés et le public en général, sur demande auprès de l'administration, après l'autorisation des travaux. Ainsi, le public peut prendre connaissance des conséquences attendues du fonctionnement de l'installation. (C. Choblet, op cité)

Il y a réalisation d'une étude d'impact:

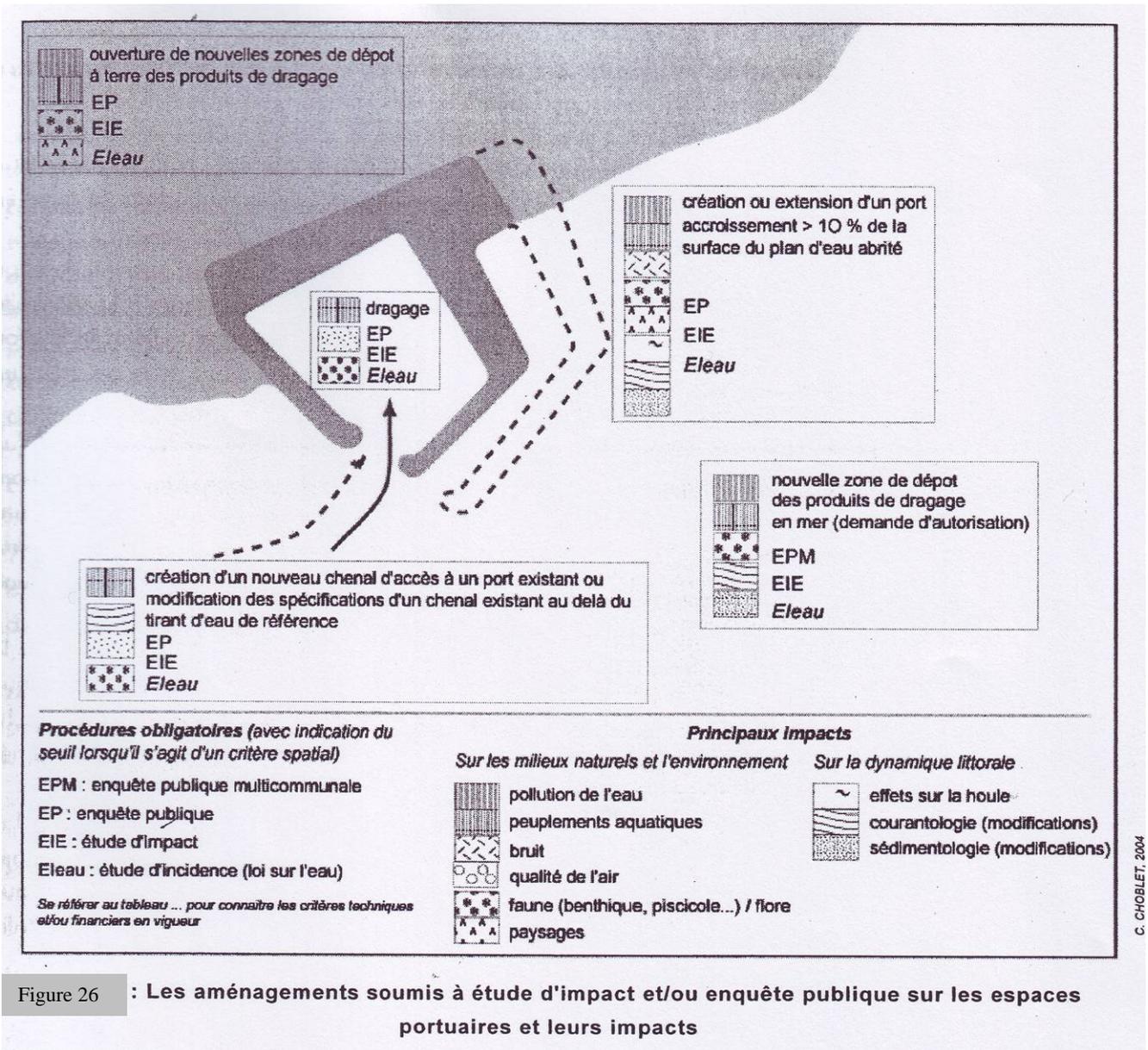
- si une opération d'aménagement risque d'être préjudiciable à l'environnement ou s'il s'agit d'un projet dont la liste est fixée par décret. D'une manière générale et sauf exceptions, il s'agit des projets dont le coût dépasse 1 900 000 EUR. » (Préfecture de la Manche). Le fait de modifier d'au moins 10 % la surface des plans d'eau abrités des ports, nécessitera également la mise en place d'une étude d'impact. Notons que le terme « littoral » est absent du décret n° 77 – 1141 du 12 octobre 1977.

La plupart du temps, un projet portuaire, même s'il s'agit d'une reconversion portuaire sera néanmoins soumis à une procédure d'autorisation ou de déclaration au titre de l'article L.214-3 du *Code de l'Environnement* (dite procédure Loi sur l'Eau) en fonction de la nomenclature correspondant aux travaux à réaliser. « I- Sont soumis à autorisation de l'autorité administrative les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles. »

Une éventuelle procédure de demande de permis d'immersion devra également être mise en œuvre, au titre de l'article L.218-42 du *Code de l'Environnement*, si le projet prévoit d'immerger les produits de déblais issus du creusement des bassins. Nous reviendrons dans le détail sur ces procédures lors du prochain point.

Seuls les projets de reconversion de faible ampleur bénéficient donc de procédures allégées pour avancer. Ils pourront néanmoins être soumis à déclaration, s'ils sont d'un montant supérieur ou égal à 1 600 000 euros mais inférieurs à 1 900 000 euros ou ayant pour effet de modifier plus de 5 % et de moins de 10 % la surface des plans d'eau abrités des ports.

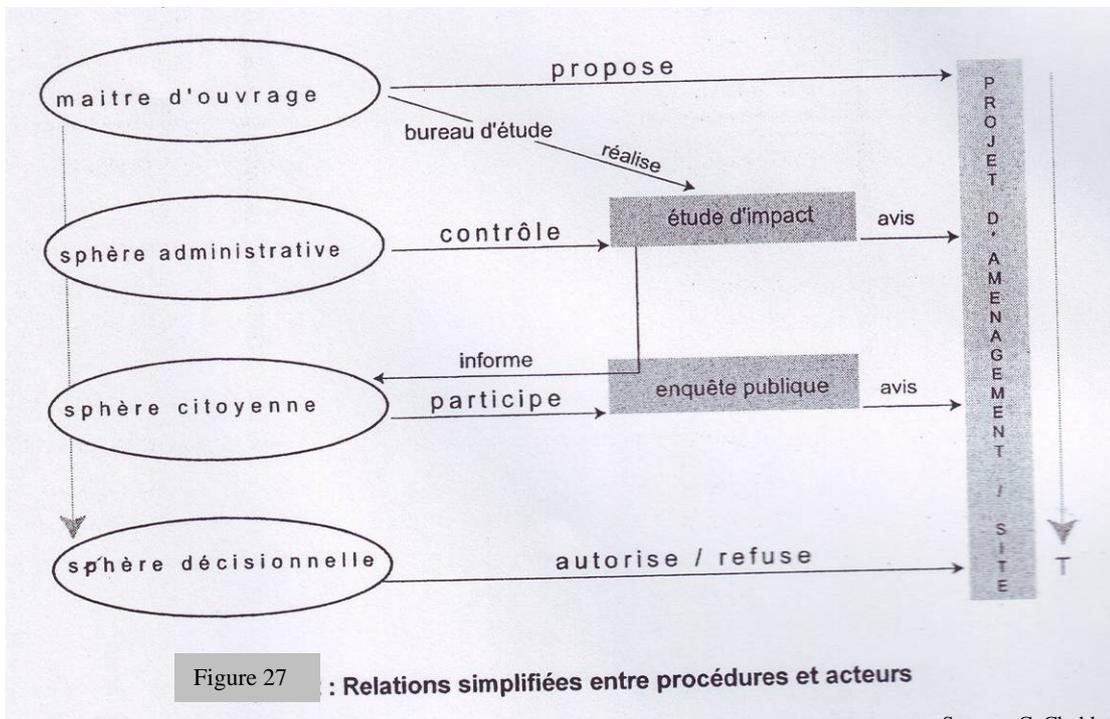
La figure 26, réalisée par C. Choblet (op cité) résume les aménagements soumis à étude d'impact sur les espaces portuaires. Il s'agit d'une synthèse intéressante visuellement de ce que nous venons d'aborder.



C. CHOBLET, 2004

Comme l'indique le Guide Odit-France (op cité), « au-delà de la nécessité de respecter une obligation juridique, la réalisation de l'étude d'impact permet d'objectiver les impacts du projet sur l'environnement et de proposer des réponses aux demandes des services de l'Etat et du public concernant la réduction et/ou la compensation des impacts environnementaux. »

S'il paraît tout à fait souhaitable que les aménagements en milieu littoral soient exemplaires en terme d'environnement, la difficulté pour le porteur de projet consiste à situer son projet dans l'imbroglio de réglementations en vigueur. Ce point avait pour objectif de montrer cette réalité, il n'est en aucun cas exhaustif sur les réglementations en vigueur. Le schéma ci-dessous aide à visualiser les relations entre procédures et acteurs et situe bien l'étude d'impact par rapport à l'enquête publique.



Une fois la procédure exposée, il convient de nuancer l'objectivité de ces études d'impacts. Le travail de C. Choblet qui s'interroge sur l'utilité de ce type d'outil nous enseigne la chose suivante : « la réalisation des études d'impact paraît suivre un objectif de justification du projet, ce qui confère aux dossiers un certain manque d'objectivité. Elles ne permettent pas la connaissance suffisante d'un territoire donné pour l'appréhender de manière globale, ce qui réduit la pertinence de leur rôle informatif et d'aide à la décision. En effet, l'étude du site, si elle est « déconnectée » de son ensemble spatial et temporel, ne peut souligner les effets de seuils et les points de rupture à ne pas dépasser pour maintenir l'équilibre d'un territoire.

Par ailleurs, les obligations réglementaires sont respectées sur un plan formel, mais déviées de l'objectif environnemental qui les fonde ; il en résulte des variantes (projets alternatifs) établies sans souci de véritable comparaison et des mesures compensatoires insuffisantes et minimalistes ».

D'autres dérives sont également soulignées : «Alors que le littoral est un système complexe qui demande un temps long d'étude et de compréhension, les bureaux d'études n'abordent que très brièvement la question spatiale, les activités et les relations sociales, etc. »

De plus, « le bureau d'étude a intérêt à approuver le projet d'aménagement dans l'étude d'impact et à favoriser son acceptabilité ». En effet, celui-ci dépend financièrement du maître d'ouvrage.

L'une des conclusions de ce travail de thèse met ainsi en évidence : « plusieurs seuils temporels favorisés par le déroulement des procédures, en dissociant plusieurs temps sans réels connexions : temps de l'étude (avant), temps de la décision, de la réalisation (pendant), du suivi, de l'évaluation (après) avec toujours la primauté du temps court (de l'économie, du politique) sur le temps long de l'environnement. » La voie législative est ainsi vectrice d'effets de seuils et de discontinuités spatio-temporelles.

S'ajoutent à ces spécificités liées à l'environnement, des procédures également en matière d'architecture. C'est ce sur quoi nous allons nous pencher dans le point suivant.

### 4.2.3 Les normes architecturales.

Les ports concernés par les reconversions portuaires sont souvent situés en centre-ville. Il peut donc arriver que la ville soit classée au rang de Monuments Historiques. Si tel est le cas, l'aménagement du bassin sera assujéti à un certain nombre de réglementations. Dans les ports que nous avons étudiés, St Malo et Concarneau sont plus particulièrement concernés.

En effet, comme l'indiquent les fiches pratiques du Ministère de la Culture et de la Communication : « Un monument, c'est aussi l'impression que procurent ses abords. D'où la vigilance qui s'impose à l'égard des projets de travaux dans le champ de visibilité des monuments historiques. » Un rayon de protection de 500 mètres régit donc les ports situés dans ces sites classés.

« Modifiant *la loi du 31 décembre 1913* sur les monuments historiques, *la loi du 25 février 1943* y a introduit à l'article 1er la définition du champ de visibilité des monuments historiques et aux articles 13 bis et 13 ter celle du régime d'autorisation auxquels sont soumis les travaux affectant les immeubles situés dans ce champ de visibilité. *La loi du 30 décembre 1966* a un peu modifié ce régime d'autorisation et a précisé plus nettement qu'il s'étendait aussi aux travaux n'ayant pas de rapport avec les constructions. *La loi 76-1285 du 31 décembre 1976* a assuré une meilleure articulation de ces dispositions avec celles du code de l'urbanisme. Les articles 69 à 72 de la *loi 83-8 du 7 janvier 1983* ont suspendu les effets de la servitude de protection des abords dans les zones de protection du patrimoine architectural et urbain (aujourd'hui ZPPAUP).

*La loi 97-179 du 28 février 1997* institue une « procédure d'appel » permettant au Maire ou à l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire ou de démolir, en cas de désaccord avec la position exprimée par l'architecte des bâtiments de France, d'obtenir un avis qui se substitue à celui de ce dernier. »

En effet, c'est l'Architecte des Bâtiments de France, en fonction au sein du service départemental de l'architecture et du patrimoine, qui donnera son avis pour tous les travaux situés à l'intérieur de la zone classée. Lorsque les travaux projetés relèvent du permis de construire, de la déclaration de travaux, de l'autorisation d'installations et travaux divers en application du code de l'urbanisme, la consultation de l'architecte des bâtiments de France le conduit à exercer un pouvoir d'accord, un pouvoir d'« avis conforme », qui donne à son intervention en faveur des abords une vigueur accrue.

Le port de Concarneau adossé à la ville close, classée Monument historique a ainsi dû mettre des pontons sur chaînes dans le bassin, pour sa reconversion de port de pêche, à port de plaisance.

Ces réglementations architecturales, gage de l'identité d'une cité, viennent ainsi ajouter une contrainte supplémentaire aux porteurs de projets. Nous allons voir qu'à ces difficultés d'ordre environnementales et architecturales viennent s'ajouter d'autres difficultés financières.

### 4.3- Des problèmes financiers.

Pour qu'un projet de reconversion soit viable, il se doit d'être financièrement équilibré. Nous allons ici faire le point sur les gisements de valeurs liés aux reconversions portuaires, d'un point de vue théorique d'abord, puis par retour d'expériences de ce que nous avons constaté sur le terrain. Le dernier point, plus technique fournira les éléments d'analyses du chapitre cinq. Cette partie sur les problèmes liés au financement s'appuie largement sur les travaux de P Duchène, qui a rédigé le guide Odit France, *Le financement des ports de plaisance*, 2007 (op cité).

#### 4.3.1- Reconversion et gisements de valeur.

Les projets de reconversions portuaires pour la plaisance pouvant créer de la capacité d'accueil, vont pouvoir avoir des impacts économiques variés. Leur intérêt est effectivement de pouvoir participer au développement local, en créant ou en renforçant différents "gisements de valeur", dont on peut attendre qu'ils s'inscrivent dans une stratégie de développement durable. Les impacts économiques et gisements de valeur associés aux ports et aux reconversions portuaires peuvent s'identifier comme suit :

**L'exploitation portuaire** est la plus directe. Le stationnement des bateaux a en effet, une valeur marchande : tarif de la location annuelle de la place, ou produit de ses locations diverses, et produit des services portuaires consommés par les plaisanciers : carburant, eau/électricité, manutention, gardiennage, etc. Le port est un prestataire de service. Les chiffres d'affaires (CA) sont déterminés par la capacité du port et les tarifs pratiqués. Les services portuaires annexes peuvent aller de 0% à plus de 15 % du CA de stationnement selon les contextes. On peut retenir un ratio moyen de 1 emploi / 100 places de bateaux (taille moyenne 8 m), ratio dépassé pour les ports abritant de grandes unités ou à haut niveau de service. La valeur ajoutée créée par un port correspond à un pourcentage élevé du CA, souvent de 60 à 70 %, les consommations intermédiaires étant faibles (eau, électricité, entretien,...) par rapport au personnel et à l'environnement.

L'ensemble de la "**filière nautique**", c'est-à-dire les services de production, de vente, entretien, équipement des bateaux et des équipages, assurances, et services associés, est un secteur économiquement important et lié à l'offre de places de port. L'impact économique de la création d'une capacité d'accueil de 100 places dépend des tailles et types de bateaux. Il correspond en moyenne à un CA de vente (1 fois, renouvellement ensuite) de l'ordre de 5 Millions d'Euros. La valeur des services consommés dépend du rôle du port et de la plateforme technique qui l'accompagne, le port pouvant servir de base technique à des ensembles plus larges, et notamment à tous les bateaux n'utilisant pas de port (500 000 bateaux actifs en France pour 160 000 places de port).

Citons ici les exemples du Havre et de Concarneau qui témoignent d'une dynamique différente. Ces remarques proviennent une fois encore des conclusions des fiches de synthèse.

*Le Havre :*

Il n'existe pas de pôle de réparation et peu de commerce pour la plaisance au Havre. Les plaisanciers se rendent donc régulièrement à Ouistreham, de l'autre côté de la Baie de Seine pour trouver ses services.

*Concarneau :*

Les chantiers tels que Piriou ou JFA sont des leaders dans leur domaine et on peut réaliser beaucoup de choses à Concarneau, de la construction navale, à l'armement en passant par la réparation ou l'entretien et ce sur tous types de bateaux. Ces professionnels sont regroupés sous le nom des inter professionnels de Concarneau et regroupe 46 entreprises et 900 salariés.

### Les professionnels de Concarneau



Images : A. Provost



Photographies n°42

Les activités nautiques sont également regroupées sous le nom de Concarneau voile. On peut noter que la ville accueille à la fois la base principale des Glénans et l'Institut Nautique de Bretagne.

Il faut dire que le port de plaisance situé en plein centre-ville et jouxtant un patrimoine architectural répond tout à fait aux attentes des plaisanciers actuels. Les pontons ont de plus été refaits l'an dernier en insistant sur la qualité des services proposés aux plaisanciers.

La filière nautique dans son ensemble est donc présente à Concarneau et a su se fédérer pour être plus puissante.

Dans ce contexte, le "gisement de valeur de services techniques" associé à un port ou à un projet de développement peut varier considérablement, de presque rien (pas d'espaces d'implantation) à la conduite d'une véritable stratégie sectorielle : concentration et foisonnement des services, et attraction d'activités de production ou de distribution de bateaux ou d'équipements. La filière nautique en France regroupe près de 5 000 entreprises et 45 000 emplois. La production des bateaux et d'équipements concerne beaucoup l'exportation. Les services aux bateaux, localisés près des ports, concernent environ 3 600 entreprises et 18 000 emplois.

Le ratio d'emploi professionnel "services" ramené aux places de port est de l'ordre de 10 pour 100 places. La réalité est très variable selon les implantations réelles, mais des ratios de 5 emplois pour 100 places sont facilement atteints. Les stratégies "plaisance" des grands pôles techniques (La Rochelle, Le Morbihan, Antibes, ...) concernant aussi la production, ont généré des activités et valeurs beaucoup plus importantes.

Les projets de reconversion portuaire peuvent être des opportunités très intéressantes pour créer, développer ou conforter une stratégie de plateforme professionnelle :

- lorsque la fonction hivernage est explicite (consommatrice de services),
- si les délaissés terrestres permettent l'installation de professionnels,
- dans des contextes où en général les ports extérieurs manquent d'espace.

Les dépenses des plaisanciers (autres que techniques) représentent un des impacts économiques significatifs des ports, de par les dépenses d'escale des visiteurs qui sont des apports nets à l'économie locale, grâce également aux dépenses locales des plaisanciers résidents.

Le gisement de valeur est dans l'appareil commercial et de services qui peut être mobilisé pour satisfaire ces dépenses. Des ratios moyens sont utilisés (150 Euros/nuit d'escale par exemple). Les impacts réels dépendent des contextes. L'intérêt commercial d'un port va, cela dit, beaucoup dépendre de son rôle global urbain, comme site d'animation et de consommation, les plaisanciers réels n'y représentant qu'une partie de la chalandise. Les sites de reconversion urbains sont à priori bien placés pour cette fonction. Ainsi, comme l'écrivaient O. Chapuis, D. Lérault et F. Chevalier dans un article de 2003, (Ports de charme en Atlantique), quinze ports bonheur, les ports type marinas avec peu de services et de commerces autour ne sont plus appréciés ni par les plaisanciers, ni par les touristes, ni par les urbains : « quand on s'aperçoit que l'océan de quiétude s'est transformé en immense parking à bateaux, que le béton a eu raison de la pierre apparente et que le moindre bistro se trouve à des milles à la ronde. »

« Bijoux, cailloux... Vive les exceptions ! A l'opposé des marinas anonymes et des parkings bétonnés qui forment la règle le long de nos côtes, il est des bijoux, cachés dans les cailloux. Des havres tranquilles, des abris sûrs, des sites naturels préservés, où les vieilles pierres ne sont qu'apparentes, où les bistros ont gardé un parfum d'authenticité, où l'atmosphère intimiste reflète le quotidien des habitués, des habitants. Ils n'offrent souvent pas d'eau ou d'électricité sur leurs pontons, quand ils en ont !, ni de sanitaires, de laverie ou de supermarché. Mais tous possèdent ce petit supplément d'âme qui les rend si précieux. »

### **Les produits nautiques**

La création d'une capacité plaisance peut-être l'occasion de développer de nouveaux "produits" nautiques ou touristiques tels que les écoles de voile, de croisière, la pêche en mer accompagnée, les sorties en mer sur bateau collectif ou encore sur des bateaux de patrimoine, les excursions maritimes diverses, la plongée ainsi que toutes les activités de location.

La valeur du poste portuaire n'est ainsi plus seulement une valeur de stationnement, mais une opportunité de valeur ajoutée, d'emploi selon les activités correspondantes

L'intérêt pour cela des sites de reconversion portuaire va dépendre :

- de l'accessibilité maritime, importante, voire nécessaire, pour les excursions et sorties journées,
- de la situation en ville (visibilité touristique de l'offre),
- du contexte de clientèle.

### Les valeurs urbaines

Ce sont à la fois les plus variables, mais économiquement les plus importantes potentiellement. Les grandes opérations étrangères de reconversions portuaires ont presque toutes été motivées par le développement de projets urbains, la création de valeurs foncières et immobilières, le caractère portuaire étant l'argument qualitatif du projet. Sur la photographie n°43, (le port de Barcelone), l'opération Port Vell menée à



l'occasion des jeux Olympiques de 1992 se caractérise par une restructuration complète des espaces portuaires et du front de mer. Dans le même ordre d'idée on peut citer les opérations de Londres Docklands, Dublin, etc,...

Ces valeurs urbaines se créent lorsque le projet de plaisance s'accompagne d'un développement des fonctions de commerces, de services, d'équipements publics marchands ou non, de locaux d'activités, voire de logement, sur le périmètre portuaire, ou dans des périmètres d'opération directement associés au projet.

La nature de la valeur créée va être celle de la transformation urbaine associée au projet. L'importance de cette valeur sera liée à la rente foncière créée : valeur nouvelle des terrains, liée à ce que l'on va pouvoir y faire.

L'exemple type de cette création de valeurs urbaines est dans la transformation d'une friche industrialo- portuaire (ex Normed à Dunkerque pour le projet Neptune, Cf. page suivante) en un nouveau quartier urbain, ou en site d'activités à forte valeur ajoutée (ex Euroméditerranée). La réhabilitation totale du quartier St Nicolas au Havre, à proximité immédiate du centre-ville avec un grand nombre d'équipements entre également tout à fait dans ce cadre.

La réintégration à la ville de friches ou bassins délaissés offre cette occasion : la remise en valeur de l'eau en ville. Il s'agit là de l'un des meilleurs arguments en faveur des reconversions en centre-ville puisque dans cette approche, la rareté des espaces-projets en agglomération fait des friches portuaires des opportunités la plupart du temps remarquables.

### **Valeurs économiques et contribution aux financements**

Les impacts économiques identifiés précédemment ne sont pas forcément générateurs de solutions de financement et de montage de projets. Il s'agit pourtant de l'une des questions essentielles que de rechercher comment les gisements de valeurs potentiels d'un projet peuvent être utilisés pour contribuer à son financement.

En effet, les gisements de valeur internes au périmètre portuaire (DPM et limites au projet "plaisance") peuvent être plus ou moins générateurs de ressources de financement direct : exploitation en régie, loyers, sous concession,....,

Les gisements de valeur externes ne peuvent quant à eux être contributeurs que dans le cadre de financements publics justifiés par les impacts, ou dans des montages d'opérations plus globales, en partenariat entre le maître d'ouvrage du port et les autres investisseurs et opérateurs (partenariats publics- privés notamment).

#### 4.3.2- Retour d'expériences des études de cas.

Les études de cas, et d'une manière plus générale, les informations et analyses disponibles sur les ports de plaisance en France, fournissent des données de cadrage économique utiles à l'appréciation de l'opportunité et de l'intérêt économique de projets de reconversion portuaire pour l'accueil de la plaisance.

Il s'agit bien entendu d'indicateurs qui n'exonèreront pas d'une étude spécifique à chaque projet.

#### **Le coût des projets**

Le coût des projets de ports de plaisance est évidemment très variable et fonction des contraintes des sites et des ouvrages à réaliser.

Les exemples récents de création ou d'extension de port de plaisance, équipés de pontons, se situent cependant dans une fourchette commune de 4 000 à 6 000 euros par place créée pour des tailles moyennes autour de 8 m. Ces coûts moyens à la place peuvent être dépassés :

- pour des sites complexes (ouvrages importants, déroctages ou dragages,...),
- pour des tailles de bateaux moyennes plus élevées.

Les **reconversions portuaires** concernent en général des sites déjà abrités, avant-ports ou bassins existants.

L'installation des pontons, sur chaînes, la mise en place des réseaux et bornes (eau/électricité), l'aménagement succinct des abords (bord à quai) peut être d'un coût modeste, mais à minima de 900 à 1 300 euros. La protection du site peut nécessiter des ouvrages, du fait que la tolérance d'agitation pour la plaisance (clapot inférieur à 50 cm en tous cas, 30 cm si possible) est inférieure à celle requise pour la pêche, le commerce, ou pour les mouillages sur bouée.

Les coûts de projet vont comprendre les aménagements nécessaires à l'intégration de la plaisance dans le port ou la ville, avec les contraintes souvent spécifiques de l'environnement portuaire : nettoyage du site, restructuration des accès, parcs de stationnement, intégration paysagère,...

Le plan d'eau lui-même peut nécessiter une remise à niveau, s'il n'a pas fait l'objet d'entretiens : enlèvement d'épaves, et surtout dragages, sur des sédiments souvent pollués. Nous avons évoqué le bassin Vauban au Havre qui en raison du coût trop important de dépollution n'est pas utilisé aujourd'hui ou encore des bassins militaires à Cherbourg qui nécessitent un déminage et donc un coût supplémentaire.

L'état des quais peut aussi être un problème, pour les bassins anciens. (Cf. pour exemple fiche de synthèse Dunkerque, annexe).

Enfin, les ouvrages d'accès, ports, écluses, ponts mobiles, peuvent devoir être recalibrés pour l'usage de la plaisance

Les politiques d'animation ou d'évènements peuvent bien entendu avoir un rôle bénéfique sur le budget portuaire. Les ports sont en effet, des outils utiles pour le montage d'animations et d'évènements maritimes, nautiques ou patrimoniaux, animations génératrices de fréquentations, donc de dépenses et de valeurs. Les possibilités seront très variables selon les contextes, portuaires ou urbains. On peut noter plusieurs points spécifiques :

- les capacités d'hivernage ou de bassins intérieurs associés à des ports extérieurs sont très utiles pour accueillir de grandes manifestations nautiques, en permettant soit d'accueillir les bateaux, soit de libérer les places du port extérieur. Brest et le port du Château travaille sur cette notion puisque le port dès sa conception a réservé un espace aux fonctions d'escales et d'animations de 2,7 Ha sur 460 m d'accostage.
- les bassins intérieurs, notamment en ville, sont très adaptés à l'accueil des bateaux du patrimoine et des manifestations correspondantes (Armada de Rouen, Route du Rhum avec les bateaux dans le bassin Vauban, à St Malo). Françoise Péron travaille sur cette notion pour la région Bretagne et l'on pourra consulter ses travaux pour plus d'informations.
- l'accueil de manifestations suppose la capacité à organiser et maîtriser l'usage des quais, et à gérer les besoins d'espace correspondants. Les rassemblements de vieux gréements à Brest ou à Rouen donnent ainsi lieu à des animations, non seulement sur les quais mais également dans toute la ville.

L'impact d'une politique événementielle peut être considérable pour une ville à la fois directement en terme de fréquentation et de dépenses (Route du Rhum, Vendée Globe, Tall ship race, Spi Ouest France, Semaine de Voile de La Rochelle ou Marseille, etc...) mais également en terme de notoriété et d'image. Il est ici plus difficile d'estimer les retombées directes mais à titre d'exemple voilà ce que vend un coureur de la course du Figaro. Le texte ci-dessous est issu d'un dossier de sponsoring réalisé par Malko Szekely en 2008 :

« Notre partenariat dans la Solitaire du Figaro »

Les courses à la voile véhiculent nombre d'images positives telles que l'humilité le respect de l'environnement et la performance.

Courue au large, la Solitaire du Figaro exprime avec force les idées d'engagement et de combativité.

Ces valeurs particulièrement visibles dans cette course en solitaire ont amené l'épreuve à devenir la course annuelle la plus médiatique en France.

« Le Figaro », organisateur de l'événement, assure un suivi important dans son quotidien et ses différents magazines. Les partenaires médias de l'événement tels que Radio France et Canal + complètent pour une bonne partie une couverture média importante.

<b>Support Année</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
<b>TV</b>	58h04'	49h42'	65h26'	45h24'	37h
<b>Radio</b>	55h18'	51h36'	41h34'	55h	19h
<b>Radios Nationales</b>	10h46	9h	13h12'	20h36	nc
<b>Duplex</b>	1h31	2h26'	1h29'	nc	nc
<b>Articles (hors Figaro)</b>	1300	1063	1003	1206	635
<b>Figaro Sport</b>		28 pages	28 pages		
<b>Pages vues site officiel</b>	3,2M	2,9M	2M	1M	0,65M

**BILAN MÉDIA :**  
**Les retombées**  
**presse de la**  
**Solitaire du Figaro**  
**2007**

Source : Szekely. M, (2008) d'après sea sailsurf.com

Tableau 11

Plusieurs conclusions peuvent être émises.

Tout d'abord le coût à la place à créer dans le cadre des reconversions portuaires peut être très favorable, s'il n'y a que substitution d'usage dans un port abrité, accessible, entretenu et notamment lorsque le port garde un contexte polyvalent.

Il peut être beaucoup plus élevé si des requalifications de l'espace portuaire sont nécessaires.

Dans ce cas, les options d'aménagement seront à considérer en fonction des conditions futures d'exploitation du site de plaisance (accessibilité, niveau de services, tarifs,...).

Nous allons à présent détailler ce point.

### **Les capacités d'équilibre et d'autofinancement des projets**

Plusieurs facteurs conditionnent les capacités d'équilibre économique des ports de plaisance et donc des projets de reconversion. Nous allons ici les lister.

*La façade maritime* sera déterminante : le port de plaisance est-il situé en Manche – Mer de Nord, en Bretagne, sur la façade Atlantique, en Languedoc-Roussillon, en Paca, en Corse ou encore sur un plan d'eau intérieur ?

En effet, les clientèles et les tarifs sont différents selon les régions, de même que les coûts d'exploitation (marées/entretien).

*La taille globale des ports* constituera également un critère d'exploitation.

Ainsi la taille des ports engendre une économie d'échelle sur les coûts d'investissement et sur la gestion.

*Les caractéristiques des clients et bateaux* entreront aussi en compte. Quel est le pourcentage de petites unités de pêche plaisance ? Y a-t-il de très grandes unités (grande plaisance) ?

Enfin, comme nous l'avons évoqué précédemment *l'accessibilité maritime* conditionne également les tarifs.

### Quelques données de référence sur les recettes des ports :

Pour des ports à flot équipés de ponton en accostage à quai, largement accessibles, voici les tarifs annuels.

	Taille Moyenne des bateaux	Fourchettes observées	Indicateurs proposés	Observations ports de référence
<b>Manche- Mer du Nord</b>	7.5 m	500 à 1 750 €	1 300 €	Dieppe, St Malo, St Quay
<b>Atlantique</b>	8 m	1 000 à 1 900 €	1 700 €	Lorient, La Rochelle, Arcachon, Hendaye
<b>Languedoc- Roussillon</b>	8 m	1 400 à 2 200 €	1 800 €	St Cyrien, Grande Motte
<b>PACA</b>	8 à 10 m plus variable	1 000 € à 2 700 €	2 100 €(8m)	Fréjus, St Raphaël

Source : P. Duchène (op cité)

Tableau 12

Ces indicateurs correspondent à des niveaux tarifaires moyens pour des ports récents, n'ayant pas de "contrainte tarifaire locale".

A ces recettes de stationnement à flot, peuvent s'ajouter pour les ports les recettes de services : manutention, vente de carburant, hivernage ou stationnement à terre, carénages, .... Elles se situent dans les ports équipés, dans une fourchette de 7 à 10 % du CA "port". Elles peuvent être plus importantes pour des sites d'hivernage, notamment s'il y a une fonction "chantier" intégrée.

En ce qui concerne les reconversions portuaires, comme nous l'avons déjà indiqué, les tarifs, donc les recettes de stationnement à flot, seront liés à l'accessibilité. On peut compter sur une décote tarifaire de 10% à 40% si des contraintes d'accès sont présentes. Par contre, ceci ne joue pas sur le stationnement à terre et les services.

Rappelons que les indicateurs fournis constituent uniquement des ordres de grandeur. Pour la Grande Plaisance, les tarifs et recettes sont proportionnellement beaucoup plus élevés là où existe ce type de demande, en Méditerranée.

### Les charges d'exploitation des ports

Les charges directes d'exploitation, avant dotation aux amortissements, et charges financières liées à la dette, et hors achats de carburant pour revente, se situent ainsi (montant ht/poste)

	Taille moyenne	Fourchette	Indicateur Proposés	Observation
Manche-Mer du Nord	7.5 m	300 à 1 500 €	1 000 €	
Atlantique	8 m	800 à 1 500 €	1 100 €	
Languedoc-Roussillon	8 m	800 à 1 500 €	1 100 €	
PACA	8 à 10 m variable	1 100 € à 2 500 €	1 100 € à 1 500 € (8m)	Sauf si + grandes unités

Source : P. Duchène (op cité)

tableau 13

Les charges directes d'exploitation dépendent beaucoup :

- du poste **personnel** (moyenne de 45 % des dépenses) donc du niveau de service.
- des conditions d'entretien.

Ne sont pas comptées ici les charges de gros entretien : dragages, renouvellement d'équipements, qui pourront affecter très lourdement les comptes d'exploitation.

Dans le cadre des reconversions portuaires : les charges d'exploitation ne seront pas fondamentalement différents des autres ports (personnel, énergie, entretien, .....) sauf :

- si l'orientation "hivernage", ou des polyvalences d'activité, permettent des économies de personnel (et de consommables).
- si le caractère abrité d'un bassin permet des économies d'entretien, d'assurances, de dragages ...
- si certains facteurs peuvent jouer a contrario (gestion d'ouvrages d'accès, gardiennage et sécurité en milieu urbain).

### **Les capacités d'autofinancement liées à la plaisance**

Les indicateurs proposés amènent à poser le problème ainsi :

Les marges d'exploitation par place de port (recettes – charges annuelles) avant amortissements sont relativement étroites (ordres de grandeur bien sûr).

Manche Mer du Nord :	environ 400 €poste (avec services).
Atlantique :	environ 800 €poste (avec services).
Languedoc-Roussillon :	environ 900 €poste (avec services).
PACA :	environ 1200 €poste (8m – avec services).

Elles permettent d'envisager un financement par emprunt d'environ 10 fois (15 ans, 4.5 %) la marge annuelle, soit dans des ordres de grandeur de 4 000 € à 12 000 €/place créée selon la façade et les niveaux de tarifs. Cela correspond plus ou moins aux coûts minima indiqués de reconversion sans requalification de sites. Cela est valable sauf si des décotes d'accessibilité viennent limiter la capacité tarifaire et donc les ressources.

Il apparaît donc primordial de prendre en compte les données locales de marché.

La capacité d'autofinancement plaisance apparaît, en effet, bien liée à la variable essentielle de la ressource financière. Par rapport aux indicateurs moyens proposés, les conditions locales de la demande de places peuvent jouer plus ou moins favorablement, notamment si le déficit local de places est avéré, (listes d'attente importante) signe d'une pression très forte.

Deux types de solutions sont ainsi possibles: il s'agit d'une part de proposer des tarifs plus élevés que les tarifs de référence dans la zone. Cette solution logique et réaliste n'est pas pour autant toujours aisée à mettre en œuvre dans le cadre d'une reconversion portuaire. D'autre part, la proposition de droits d'occupation de longue durée (garanties d'usage) en contrepartie d'un apport financier initial du plaisancier, apport qui sera calibré en fonction de l'investissement à financer, peut être proposé. Des niveaux élevés d'apport sont possibles, plus ou moins déconnectés des valeurs locatives, lorsque la demande est très forte. Ce n'est pas réellement le cas des bassins intérieurs, s'ils sont peu accessibles.

En conclusion sur la capacité d'autofinancement liée à la plaisance, on peut dire que cette capacité est a priori limitée en fonction des conditions d'accessibilité et de la demande locale. Elle peut cependant permettre le financement autonome d'un projet lorsque les coûts en sont eux aussi limités, sans contrainte lourde de requalification ou d'intégration.

Des situations favorables peuvent ainsi exister, notamment si la reconversion complète un port existant et s'appuie sur une capacité de marge d'exploitation et donc de financement plus étendue, ou si le marché local est très demandeur.

Si ce n'est pas le cas, l'intérêt et la possibilité de financer le projet, dépendront d'autres bénéfices : économiques, urbains ou sociaux, que ceux de la création de places à flot.

Le projet devenant alors d'une nature plus globale, portuaire ou urbaine.

#### 4.3.3- Gisements de valeur et impacts économiques.

Trois niveaux d'impacts économiques sont à considérer.

- *L'impact économique général* qui correspond à l'ensemble des valeurs ajoutées créées ou indirectes par le projet de reconversion, valeurs dont les bénéficiaires seront divers et notamment les acteurs économiques privés. Cette notion est intéressante pour évaluer l'intérêt collectif du projet à un niveau géographique défini (local, régional, national...).
- *Les retours pour la Collectivité publique*, notamment en matière de fiscalité directe ou indirecte et effets induits (fiscalité liée aux emplois ou revenus).
- *Les valeurs intégrables au montage financier* du projet et à l'exploitation du port.

## Les éléments d'analyse

Types d'impacts	Importance économique globale	Possibilités d'intégration aux montages	Retours Collectivité Publique
Exploitation du port	Emploi et VA : ratios d'exploitation Voir part des impacts locaux	Marges d'exploitation ou ventes GU	TP et TF port Résultats si régie publique
Filière professionnelle	Selon organisation financière et stratégie concurrentielle	Si zone d'activités dans domaine ou concession : loyer ou amodiations ZA externes impossibles à intégrer	TP entreprises de l'ensemble des secteurs + effets induits (emplois, revenus)
Dépenses commerciales et de services : Passage / Plaisanciers / Tourisme	Selon conception du projet et intégration urbaine	Pour les commerces et services du périmètre portuaire Locations ou amodiations	• TP commerces et services toutes zones + effets induits • Taxe séjour ...
Impacts immobiliers	•Part évaluable du port dans l'évolution des prix (rentes foncières, locations) • Impact sur marché de l'habitat (nb de ventes/an)	• Pas de logement en zone portuaire • ZAC type marina ou mixtes port-résidentiel impossible ?	•TF / TH • Plus-value si cessions foncières domaine communal • Effets induits (emplois, revenus)
Autres impacts qualitatifs	Selon conception projet	Participations publiques à l'investissement (subventions)	Qualitatifs

Tableau : P. Duchène  
Tableau 14

### **Quelques éléments d'évaluation de l'impact global**

Afin d'avoir un ordre d'idée, citons ici quelques chiffres fournis par P Duchène sur l'exploitation des ports :

- Le chiffre d'affaire peut aller de 500 à plus de 2 700 € par poste selon la zone géographique.
- La valeur ajoutée peut représenter 60 à 70 % du chiffre d'affaire du port.

### **La filière professionnelle :**

On estime qu'entre trois et plus de vingt emplois sont créés pour cent postes. Cela dépend de la situation géographique, des disponibilités foncières et de la stratégie concurrentielle. Cela oscille entre 5 et 10 emplois pour 100 postes en général.

- CA / emploi : de 80 000 à 150 000 €
- VA / emploi : de 50 000 à 80 000 €
- Ratio VA / CA : de 40 à 60 % selon l'activité.

### **Dépenses commerciales et de services :**

- Cela dépend de la fréquentation attendue du port : passage en escale, plaisanciers non résidents, tourisme, clientèles terrestre de proximité.
- Les dépenses de passage oscillent entre 150 et 250 € la première nuitée (selon la taille des bateaux).
- Les dépenses touristiques ou de consommation sont variables selon les ratios régionaux (20 à 30 €/ jour hors hébergement comme ordre de grandeur).

### **Impact immobilier et urbain**

Un des impacts majeurs des projets, et particulièrement des reconversions portuaires, est la possibilité de transformer la nature du site, et sa valeur foncière, qui devient alors un des indicateurs essentiels de la valeur urbaine.

Ainsi, un projet qui amène à transformer un terre-plein industrialo-portuaire inutilisé, ou un espace friche en friche sans affectation, en zone constructible d'intérêt commercial, touristique, ou urbain, change totalement le contexte économique correspondant, avec des valeurs du foncier pouvant être multipliées par 10 ou 20.

Le changement des valeurs foncières est plus faible dans des espaces péri-portuaires déjà construits et habités ou équipés de commerces et services. L'impact foncier/immobilier peut cependant là aussi être significatif.

### **L'intégration aux montages financiers**

L'utilisation des marges d'exploitation de la partie portuaire (places et services) pour le financement peut-être :

- soit directe par amortissement d'emprunt ou commercialisation de droits de longue durée lorsque le maître d'ouvrage est exploitant,
- soit contractuelle si l'exploitation est déléguée : reversement des soldes d'exploitation, ou redevance d'exploitation, selon le type de délégation.

Pour les activités économiques incluses dans le **périmètre portuaire** du projet de reconversion : zone d'activité professionnelle (chantiers, concessionnaires, shipchandlers, location, ...) ou pour les activités commerciales, là encore, les gisements de valeur créés peuvent participer au financement du projet :

- via des loyers au maître d'ouvrage des locaux réalisés par celui-ci, ou des baux de longue durée permettant aux opérateurs d'investir sur le port en profitant des "droits réels" maintenant possibles sur les ports.
- ou par des partenariats avec un développeur (Privé, SEM, CCI) réalisant et exploitant une zone d'activité, moyennant redevance correspondante.

L'intégration de produits financiers provenant des zones externes au périmètre portuaire proprement dit n'est pas impossible. Elle peut correspondre à des montages globaux plus complexes, soit de zone d'aménagement global, soit de partenariats entre le maître d'ouvrage de l'opération portuaire et les opérateurs, publics ou privés, développant les projets urbains, professionnels, touristiques ou commerciaux associés. (voir études op cité).

#### 4.3.4- Conclusion

Les gisements de valeur associés à un projet de reconversion, et les impacts économiques associés peuvent être très variables.

Ils seront limités lorsqu'il s'agit seulement de création additionnelle de places. En revanche ils seront importants et stratégiques s'il s'agit globalement d'un développement professionnel ou urbain dont la partie "capacité portuaire" n'est qu'un élément.

Il y a de réelles opportunités, lorsque le projet s'inscrit dans une stratégie de plateforme professionnelle, ou dans une stratégie de mise en valeur urbaine, où l'eau peut jouer un rôle identitaire et valorisant essentiel.

Les exemples les plus intéressants de reconversions portuaires sont de ce type, principalement dans les expériences étrangères, et notamment dans les pays où les faibles contraintes domaniales autorisent des développements urbains spectaculaires (Docklands de Londres et Dublin, Marina de Capetown, Porto Vell à Barcelone,...) mais aussi en France dans une opération urbano-portuaire comme Dunkerque Neptune.

Nous avons listé les problèmes d'ordres environnementaux, architecturaux, juridiques et enfin ceux liés au financement. Il nous reste à aborder les conflits d'usages. Ce sont souvent les plus compliqués à résoudre et ce d'autant plus qu'ils vont s'appuyer sur toutes les difficultés que nous venons d'énoncer.

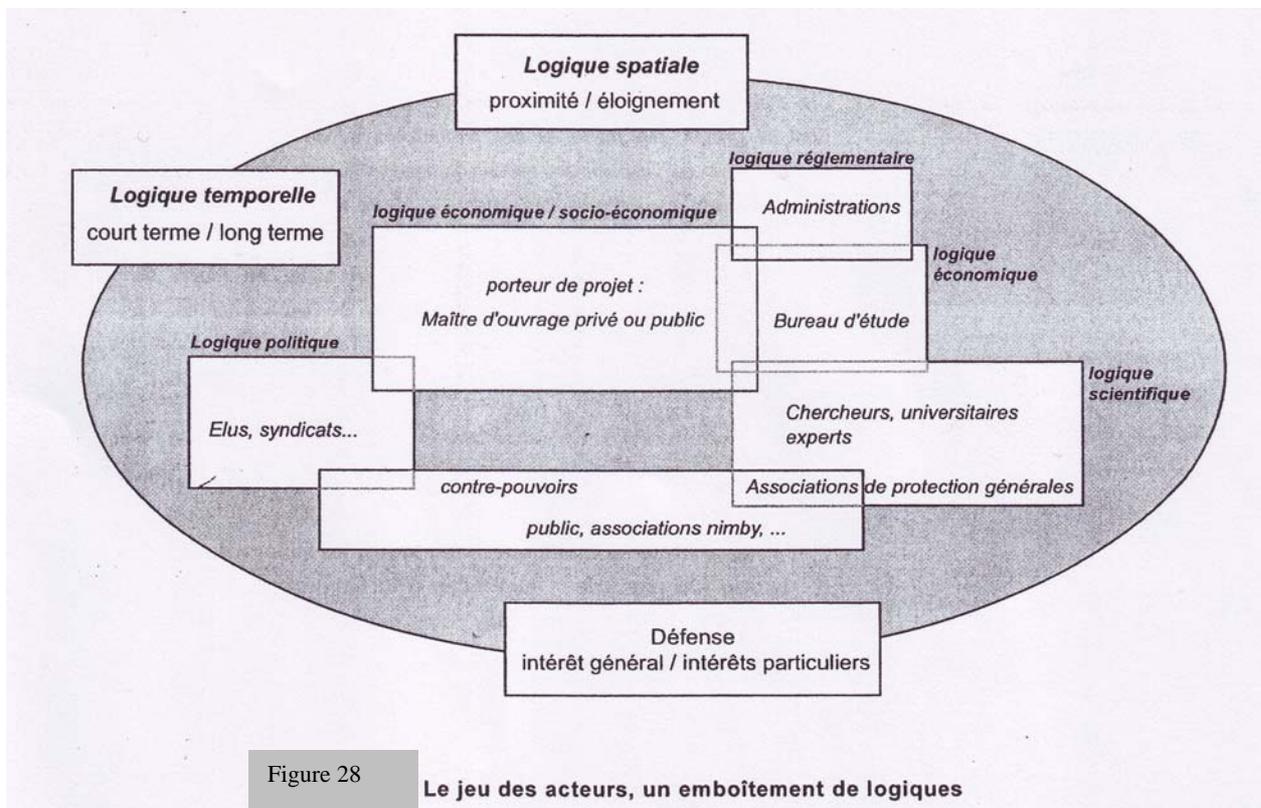
#### 4.4- Des conflits d'usages

On distinguera, selon Cadoret, 2006, les conflits liés à l'espace, il s'agit des situations conflictuelles concernant l'utilisation du sol ou de la mer (aspect spatial incluant l'environnement, physique et les dégradations qui lui sont liés) et les conflits d'usage qui concerne la société (qui incluent les dimensions économique, sociale, politique, culturelle et institutionnelle).

Ces conflits constituent sans doute la difficulté la plus complexe à résoudre pour le porteur de projet. En effet, les situations sur le terrain sont le plus souvent bien loin de cette citation extraite de la synthèse du Guide de Bonnes pratiques AIVP (op cité) : « Les territoires d'interface ville-port se définissent dès lors avant tout comme des territoires d'enjeux stratégiques qui dépassent les simples enjeux sectoriels urbains et portuaires pour devenir ceux de la place portuaire considérée comme un tout. » Il s'agit bien ici d'une recommandation tout à fait constructive mais malheureusement qui ne s'applique pas partout. Les conflits d'usages demeurent et nous allons voir qu'ils peuvent être distingués de différentes manières. Il existe ainsi ce qu'on pourrait appeler des « conflits réels », c'est-à-dire un désaccord profond sur les intérêts à mettre en avant, à l'interface ville-port. Il existe aussi des conflits d'usages davantage liés au problème psychologique que représente une requalification portuaire. Il est en effet, difficile voire douloureux, pour certaines populations de voir une activité déclinante remplacée par une autre.

#### 4.4.1- Des visions contrastées pour l'avenir de l'interface ville-port.

S'il est juste que chacun puisse être à l'initiative d'un projet de reconversion portuaire, la difficulté consistera à s'accorder sur ce dit projet. Les écueils sont nombreux. Le premier d'entre eux réside dans la diversité des acteurs présents sur le terrain, il existe déjà un grand nombre d'acteurs portuaires auxquels il faut ajouter l'ensemble des acteurs urbains. La figure 28 met en évidence cette multiplicité d'acteurs.



Source : C. Choblet

Comme nous l'avons déjà évoqué, *l'échelle spatiale et temporelle* des acteurs urbains et portuaires est traditionnellement différente. Le fonctionnement des espaces portuaires est si particulier qu'il échappe complètement aux aménageurs urbains. Que dire alors des interactions qui se produisent à l'interface ville-port?

De même : « pour les ports, le temps long est une constante de l'aménagement, alors que le moyen ou le court terme sont davantage la règle dans la sphère urbaine, où les résultats des politiques sont attendus dans un horizon plus rapproché. » (AIVP, op cité).

Il faudra également s'assurer que l'espace portuaire convoité est véritablement *une friche*. Certains aménageurs urbains ne voyant pas ou peu de trafic dans un bassin, un lieu ou un bâtiment pourront juger un espace en désuétude, alors qu'il n'en est rien. C'est ce que rappelait déjà G. d'Aboville dans son rapport de 1996, (op cité). Cette notion bien que fondamentale est souvent à l'origine de conflits sur le terrain.

Plus largement, les options envisagées pour tel ou tel projet sont souvent contestées en raison de leur *légitimité*. Pourquoi privilégier telle activité plutôt qu'une autre ? Chacun ayant ses propres intérêts tout projet de reconversion passera nécessairement par là, l'objectif étant bien entendu de trouver un consensus, sachant qu'il y aura de toutes façons, une option privilégiée par rapport à une autre. Citons ici l'exemple de Boulogne-sur-mer, dont les difficultés rencontrées sur le site étaient les suivantes: « Il existe malheureusement un gros problème de concertation à Boulogne-sur-mer, les décideurs n'arrivent pas à se mettre d'accord sur les projets d'aménagement. La situation semble donc être figée et le sera tant que des décisions communes ne seront pas prises. Aucune consultation n'a été lancée auprès des habitants, les personnes que nous avons rencontrées étaient donc très réticentes à nous parler des éventuels projets. A noter que le port est passé sous l'autorité de la Région, en janvier 2007, à cause de ces divergences de points de vue. La communauté d'agglomération était candidate mais aucun consensus entre les partenaires n'ayant été trouvé, le Préfet a décidé que le port serait propriété de la région.

Les pêcheurs et plus généralement les acteurs portuaires se considèrent comme les détenteurs d'une culture ancestrale et assimilent les acteurs urbains ou les plaisanciers à des étrangers au milieu local. Ils revendiquent haut et fort leur légitimité territoriale.

Comme l'indique Lecourt en 2003 : « le concept d'appropriation de l'espace prend toute sa valeur dans l'analyse des conflits entre acteurs du nautisme et professionnels de la mer. La présence d'une nouvelle activité sur un espace occasionne un véritable bouleversement de l'espace vécu, de l'espace perçu, et donc du territoire par un groupe social. L'augmentation des activités nautiques est synonyme d'envahissement et de violation du territoire. Elle est perçue comme une menace par les professionnels des activités traditionnelles. La seule présence du nautisme suffit à créer des tensions, car elle induit entre autre des nuisances environnementales qui porteront atteinte à la qualité de l'eau. Or les activités conchylicoles et de pêche nécessitent une qualité de l'eau irréprochable. A terme, si l'activité de plaisance n'est pas canalisée, l'essor et le développement du nautisme risquent de provoquer non seulement une perte de légitimité territoriale, mais aussi de menacer l'organisation sociale des professionnels de la mer. »

Ainsi : « le manque de clarté dans la réglementation engendre des conflits ouverts entre les acteurs des activités récréatives et ceux des activités traditionnelles » A. Cadoret et C. Audouit (2006). Dans le cadre des reconversions portuaires, les activités récréatives sont assimilées pour les acteurs des activités portuaires traditionnelles, aux urbains et à l'ensemble des pratiques liées à la ville.

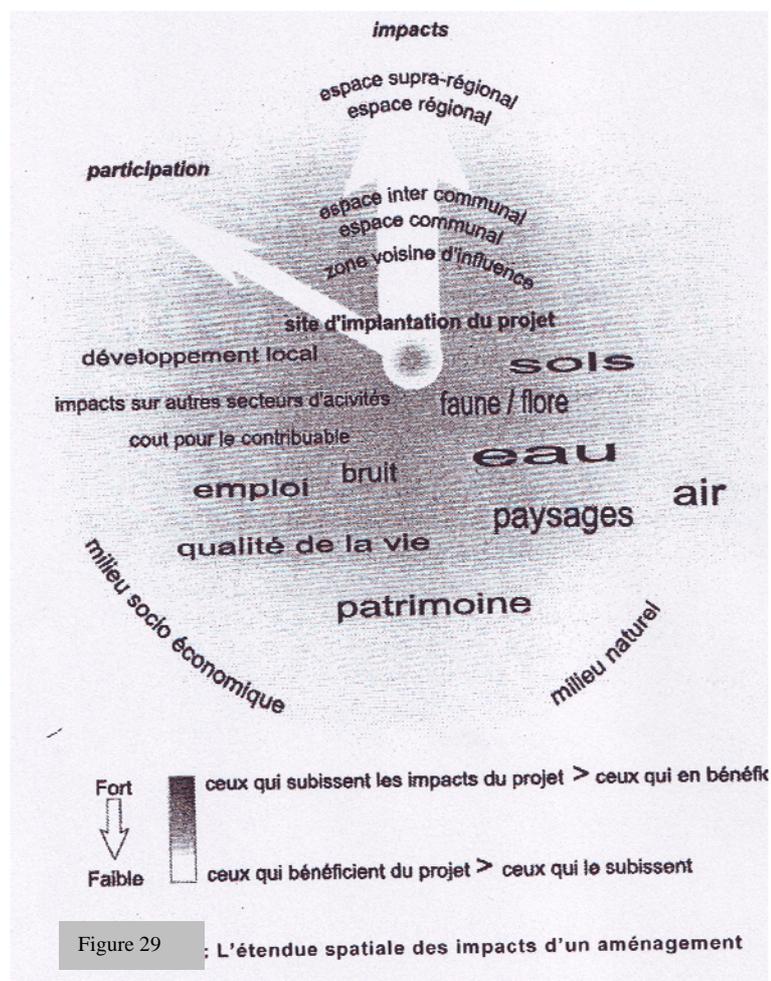
On peut comprendre dans cette optique qu'une fois l'option de reconversion choisie, il faut bien être conscient que *les détails* du projet feront là encore, l'objet de maintes discussions. Nous avons vu précédemment les difficultés juridiques, foncières, environnementales...Chacun des acteurs pourra s'il le souhaite retarder, voire bloquer le projet en s'appuyant sur les *textes réglementaires*. Comme nous l'évoquions à propos du foncier, les disponibilités en réserve foncières faciliteront bien évidemment le consensus. C'est la *pression foncière* considérable à laquelle sont exposés ces territoires qui génèrent et multiplient les conflits d'usages.

Le nombre et les caractéristiques de la population locale riveraine ont également une grande importance sur le littoral : l'effet nimby<sup>3</sup> est fort quand il s'agit d'aménager un espace en milieu urbanisé ou sur un rivage faisant l'objet d'un mitage, car les propriétaires, bien que résidents secondaires pour la majorité, sont souvent issus de classes sociales moyennes ou élevées, ils connaissent le droit ou s'en informent rapidement et ont une capacité à se rassembler dans un but commun. En revanche, sur des espaces moins peuplés (mais ce sera rarement le cas dans le cadre d'un projet de reconversion portuaire, ce ne sont pas les voisins du site mais les utilisateurs qui vont s'unir : ces usagers temporaires sont spatialement plus éloignés du site projeté pour l'aménagement mais ont un lien affectif à l'espace qui sera modifié. Cet attachement, qui dépend de nombreux facteurs (passé de la personne, intérêt des espèces faunistiques et floristiques présentes...), rassemble des individus parfois très différents autour d'un point commun. Ces derniers sont souvent à l'origine de la création d'une association de défense d'un site ou de l'environnement, où servent de relais à l'information auprès de structures existantes importantes qui vont à leur tour relayer l'information auprès des adhérents et d'institutions fortes comme la Communauté européenne si le projet est jugé menaçant. C'est ainsi que les associations « participent à une recomposition du rapport entre le local et le global par leur action environnementale : la défense du territoire local devient élément de diversité environnementale globale » (Claeys – Mekdad, 2001).

---

3 : Nimby, de « not in my back yard » qui signifie, pas dans mon arrière-cour. Le syndrome NIMBY est manifeste lorsque des populations marginalisées et discriminées sont poussées à émigrer dans d'autres lieux.

La représentation graphique de C. Choblet (figure 29), nous permet de bien visualiser l'étendue spatiale des impacts d'un aménagement en distinguant ceux qui bénéficient du projet et qui supporteront donc mieux les nuisances du projet de ceux qui subissent le projet sans en bénéficier par la suite.



Ces conflits que nous venons d'aborder sont réels, ils proviennent de visions contrastées des enjeux à saisir pour un espace. Les conflits d'usages que nous allons aborder à présent, sont d'un autre registre.

#### 4.4.2- Des blocages psychologiques.

Le processus même de reconversion provient d'une modification d'usages sur un espace donné. A partir de ce constat, les dommages psychologiques vont constituer une réalité à ne pas négliger. Comme l'indique N. Bernard en 2006 (op cité) : « il ne faut pas sous-estimer le traumatisme provoqué par ce bouleversement sur une fraction des populations locales, pas toujours bien préparées à un basculement aussi brutal d'une « culture de travail » à une « culture de loisir » . En effet, ces espaces portuaires en/ou à proximité, du centre-ville vont souvent devenir des espaces récréatifs pour les populations urbaines. Comme nous l'avons vu auparavant, ces espaces portuaires étaient jusqu'alors souvent délaissés, un peu en marge, voire mal vus par ces mêmes populations urbaines. Ces espaces étaient le territoire des marins de commerce ou des marins pêcheurs. Ces populations voyant leur activité décliner, pourront associer cette baisse d'activités, au changement d'usage du port.

Concarneau comme bien d'autres ports doit gérer cette situation compliquée : « Il est possible de réaliser une opération mixte dans l'arrière port, associant la plaisance à la pêche, ce qui renforcerait sans doute les deux activités. La plaisance profiterait du dynamisme de la pêche côtière située juste à côté et les plaisanciers contribueraient sans doute à l'économie de la pêche.

La difficulté réside dans la concertation qui va suivre, les acteurs vont-ils réussir à travailler de manière efficace ensemble et à trouver des consensus préservant les intérêts des différents acteurs ? On sait que la pêche est un secteur sensible et il ne faudrait pas que les pêcheurs se sentent évincés au risque de bloquer la procédure.

Les outils de gestion intégrée doivent être utilisés au mieux pour que le débat ait lieu. Nous sommes au début d'une réflexion, reste donc à suivre les travaux du comité de pilotage. » (Fiche de synthèse, Concarneau, annexe).

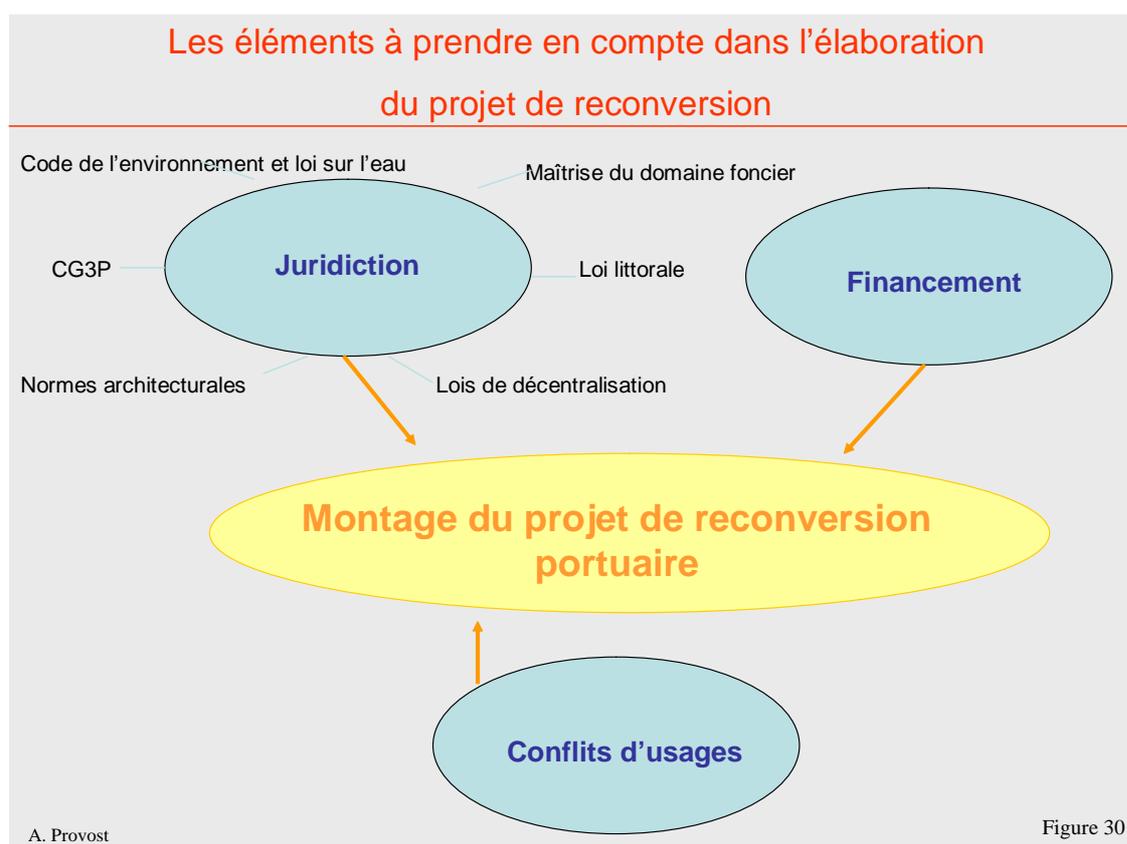
A partir de ce constat, les populations concernées seront bien entendu enclines à bloquer tout projet de reconversion portuaire et ce souvent avec virulence. La population maritime n'est pas la seule à avoir des réticences psychologiques sur certains projets. Des habitants particulièrement attachés au site, des écologistes peuvent également s'opposer farouchement à certains projets.

Ces conflits d'usages sont souvent encore plus compliqués à gérer que les précédents, car les projets peuvent être fantasmés.

Finalement, nous retiendrons que si la création d'un port de plaisance créera inévitablement un certain nombre de conflits d'usages, la réhabilitation en ajoutera de nouveaux, bien particuliers.

## Conclusion :

Comme nous venons de le voir, mener à bien un projet de reconversion portuaire n'est pas chose aisée. Nous avons ici tenté de lister tous les points d'écueils qui peuvent entraver le cheminement d'un projet : difficultés environnementales, architecturales, juridiques, foncières, financières et enfin les différents conflits d'usages existants. Les principaux textes en matière de juridiction ont été énoncés. Cette analyse des fiches de synthèse nous a permis de mieux comprendre les mécanismes qui conduisent aux discontinuités ou aux ruptures à l'interface nature/société. Les risques de conflits qui y sont associés ont été intégrés à notre réflexion. Il convient à présent de voir quels sont les mécanismes de régulations que nous pouvons proposer. C'est l'objet du chapitre suivant, le chapitre cinq. La figure 30 reprend l'ensemble des éléments que nous venons de détailler et qui interagissent. Aucun projet de reconversion ne pourra arriver à terme sans la prise en compte de ses différents éléments et sans la prise de conscience de leur interdépendance.



## Chapitre 5 :

### Les conditions de réalisation d'une reconversion portuaire.

- 5.1- Approches et façons de faire sur le littoral atlantique français.
- 5.2- Les préalables à tout projet de reconversion portuaire.
- 5.3- Un équilibre financier prévisionnel à bâtir.
- 5.4- La nécessité d'un pilotage, d'une concertation en amont.
- 5.5- Démarche recommandée pour le développement d'un projet.

## Introduction :

Le chapitre précédent nous a permis de lister les points d'écueils auxquels tout porteur de projet sera confronté, en se lançant dans un projet de reconversion portuaire.

Face à ces difficultés, une approche nécessairement partenariale et multi disciplinaire, se profile afin d'apporter les réponses techniques au projet. De même, il apparaît évident qu'une valorisation réussie du port ne pourra se faire qu'en intégrant tous les acteurs et ce dans un projet ville - port. La gestion des conflits en tant que gage de réussite, les montages fonciers, juridiques, réglementaires, financiers qui doivent être mis en place vont être ici développés. Nous allons pour cela nous appuyer sur les fiches de synthèse, en reprenant les parties point de méthode et conclusion. La partie point de méthode traduit les initiatives locales tandis que la partie conclusion observe ce qui a bien fonctionné ou au contraire les points à améliorer.

Nous dépasserons ensuite l'analyse des fiches de synthèse, pour passer à une proposition de méthode à destination des porteurs de projets.

Cinq points seront abordés, nous commencerons par observer les façons de faire dans les ports étudiés. Nous verrons ensuite quels sont les préalables à tout projet de reconversion. Puis nous passerons à l'équilibre financier recommandé. La nécessité du pilotage et de la concertation fera l'objet du quatrième point. Enfin, une démarche globale recommandée pour le développement du projet nous servira de conclusion.

## 5.1- Approches et façons de faire sur le littoral atlantique français.

Nous nous appuyons ici sur nos neuf exemples. Il s'agit d'observer les méthodes employées localement et de voir ce qui a bien fonctionné ou au contraire, ce qui a bloqué. Nous allons pour cela travailler selon la classification suivante :

- les projets qui ont bien avancé : quels en sont les fondements ?
- les projets en attente : quel a été ou quels ont été le/les dysfonctionnement(s) ?

Les projets ayant obtenu des résultats satisfaisants sont Dunkerque, Cherbourg, St Brieuc, Brest et Les Sables d'Olonne. Observons leurs méthodes. Les fiches de synthèse par port sont disponibles en annexe, nous ne reprendrons ici que les grandes lignes de chaque projet.

Yves Gauthier, dans son rapport de 2006 qualifiait ainsi le projet de Dunkerque, « Projet très pertinent ayant fait l'objet d'études techniques et pour lesquels les procédures sont engagées sans que des obstacles majeurs semblent pouvoir compromettre le projet. »

La réussite du projet Neptune a été facilitée par plusieurs éléments.

Tout d'abord, plusieurs opportunités financières :

- la création de la première zone d'entreprises, en France, visant à diversifier les activités en créant une sorte de zone franche pour cinq ans.

- Les aides européennes favorisaient les reconversions industrialo-portuaires dans les années 1990, ceci a considérablement aidé Dunkerque.

- Les aides de la Communauté Urbaine ont également participé à la réussite de ce projet. Enfin, plusieurs investisseurs privés se sont associés à Neptune.

Il faut également souligner la concertation entre les différents acteurs qui a constitué un vecteur de réussite indéniable. La personnalité de Michel Delebarre (ancien Ministre de l'Aménagement du Territoire), Maire mais aussi Président de la Communauté Urbaine, du Syndicat Mixte, et de la Région a favorisé la cohérence entre les différents acteurs et le dynamisme insufflé à Dunkerque.

Aujourd'hui encore, ont lieu, tous les mois, des réunions interinstitutionnelles.

Cette concertation, notamment avec le Port Autonome, concernant les rétrocessions de terrains est facilitée par l'importance du domaine foncier appartenant au Port Autonome (7000 Ha). La place ne manque pas à Dunkerque, les terrains sont donc plus facilement accessibles.

La nature du port a également favorisé la création d'anneaux pour la plaisance. En effet, l'entretien des quais et des bassins est à la charge du port autonome, ce qui réduit considérablement les coûts pour les gestionnaires de port de plaisance.

De plus, l'un des intérêts majeurs des reconversions est que les bassins sont déjà existants.

Le port bénéficie d'un site géographique souvent optimal et a l'énorme avantage de réduire considérablement les coûts de création de places.

Les critiques négatives que l'on pourrait émettre au sujet du projet Dunkerque Neptune sont peu nombreuses. En effet, la concertation importante entre les différents acteurs, les investissements publics - privés, et la rapidité avec laquelle se sont déroulées les différentes phases d'aménagement font de Dunkerque et de son projet Neptune l'un des meilleurs exemples français en terme de reconversion portuaire.

La seule mise en garde que l'on peut émettre est justement liée à cette exploitation des bassins par la plaisance. La plaisance doit être étudiée comme un système global avec plusieurs bassins aux caractéristiques différentes, mais complémentaires.

Quelles pratiques, quels bateaux, quels plaisanciers pour occuper ces nouvelles places ?

Si l'on souhaite que les bateaux sortent régulièrement en mer et ne constituent pas un simple décor pour « urbain », ces questions doivent faire l'objet d'études approfondies.

A Cherbourg, on retrouve plusieurs éléments présents à Dunkerque, tels que les opportunités financières.

Il faut également souligner la concertation entre les différents acteurs qui a constitué un vecteur de réussite indéniable.

Clé de succès supplémentaire : une vision globale des choses facilitée par l'écriture d'un schéma directeur de l'aménagement du littoral.

En revanche, quelques points de blocage demeurent. Il reste en effet, à pérenniser et à s'accorder sur les projets en cours avec la Marine Nationale et dans une moindre mesure avec la CCI.

Une interrogation peut également être posée : pourquoi combler un bassin en eau profonde (port des Flamands) pour en creuser un autre non loin, si le projet MDL aboutissait ?  
Aure question : en ce qui concerne ce projet, si le manque de places dans les bassins de Cherbourg est incontestable, ce type d'équipement serait-il adapté à la demande locale ?

La reconversion du port du Château, à Brest a été facilitée par plusieurs éléments.

Tout d'abord, la libération progressive par la Marine Nationale, des espaces autour de la Penfeld. Peu de villes ont la chance de voir se libérer 140 Ha en plein centre ville.

Cette volonté de la Marine Nationale de libérer certains espaces d'une part et d'autre part, la privatisation partielle de la DCN, ont participé à cette ouverture des espaces. En effet, le port de Brest s'est spécialisé dans la réparation navale et non plus la construction, or la construction navale était située en fond de Penfeld et sur le plateau des Capucins. On comprend ainsi pourquoi la Marine a choisi de libérer ces espaces en particulier.

Plusieurs opportunités financières ont également été saisies au bon moment : FEDER, FRED, FNADT.

Il faut également souligner la volonté commune des acteurs : Etat, CUB, CCI, Marine Nationale, DDE ainsi que des contributions ponctuelles d'intervenants locaux. Cette mobilisation générale a constitué un vecteur de réussite indéniable. Les espaces de la Marine nationale ont par exemple été cédés gratuitement à la CUB, via la DDE.

Le projet du port du Château s'inscrit de plus dans une vaste politique de front de mer, ce qui lui permet d'être cohérent et global, à l'image de sa complémentarité avec le site du Moulin Blanc. Les investisseurs privés investissent ainsi, plus facilement.

Enfin, le fait que le port du Château soit situé dans une zone non classée a facilité l'avis conforme de l' ABF : Architecte des Bâtiments de France.

Les critiques négatives que l'on pourrait émettre à propos du projet Port du Château sont peu nombreuses. En effet, la concertation importante entre les différents acteurs, les investissements publics - privés, et la rapidité avec laquelle se sont déroulées les différentes phases d'aménagement font de ce projet, l'un des meilleurs exemples français en terme de reconversion portuaire, qui plus est, sur un site militaire.

On peut en revanche noter quelques éléments qui auraient pu bloquer le projet et qui ont su être surmontés encore une fois grâce à une collaboration exemplaire entre les services. Le fait d'avoir 300 bateaux de plaisance à proximité immédiate de l'entrée du port militaire constitue un risque qui a été mal vécu par certains militaires. Il a également fallu créer un nouveau service de trafic maritime pour gérer à la fois les flux militaires, de commerce, de pêche et de plaisance. Auparavant aucun service spécifique n'existait et les marins professionnels s'entendaient entre eux.

Concernant le port du Légué, à St- Brieuc, il nous faut en premier lieu souligner le fait que des requalifications portuaires avaient déjà eu lieu à St Brieuc et que le résultat est tout à fait positif pour la plaisance et l'urbain.

Autre atout, la diversité des activités présentes. Même si l'activité pêche se résume à de l'entretien toutes les activités sont présentes à St Brieuc. Les aménageurs ont su imaginer des solutions répondant aux caractéristiques du port du Légué pour maintenir une pluri activités.

Le statut du port a permis de faciliter la conduite de projet. En effet, c'est le Conseil Général qui est propriétaire de l'ensemble du port. Celui-ci a délégué ses droits de préemption à la CCI des Côtes d'Armor. Or la Mairie de St Brieuc aurait pu récupérer une partie de ses droits notamment pour la partie plaisance mais ne l'a pas fait car elle n'a pas réalisé le potentiel du Légué.

La prise de décision par un acteur facilite l'avancement des projets et permet d'éviter la privatisation du domaine foncier.

La rapidité avec laquelle le projet a évolué et les perspectives de développement du site sont également à souligner.

Enfin, la globalité du projet qui s'exprime notamment à travers le plan de référence est remarquable.

Enfin, le port des Sables d'Olonne possède une marge de manœuvre importante due aux équipements et à l'espace du port

La présence d'un acteur très actif au sein de l'association représentant les pêcheurs et « jouant le jeu » a été l'un des principaux atouts. De manière générale, l'association et la consultation, des pêcheurs très tôt en amont de la réflexion a permis de faire avancer le projet dans un contexte relativement consensuel.

Les négociations ont permis à chaque partenaire de trouver son intérêt. L'attractivité des équipements mis en place pour les pêcheurs a été déterminante pour les rallier et leur faire accepter le projet.

Les acteurs de l'actuel port de plaisance (Port Olona), se sont intégrés dans le projet, même s'ils ne sont pas directement impliqués dans l'élaboration.

Le financement et le fonctionnement de l'opération sont globalisés, ainsi les comptes plaisance et les comptes pêche sont regroupés limitant les risques.

La redistribution et la reconversion de cette partie du port présente un avantage important pour les Sables d'Olonne car le projet se réalise sans soulever de débat lié à l'environnement, sans se heurter à la réglementation sur les espaces naturels et la protection de la faune et de la flore. Il n'y a pas à réaliser d'étude d'impact.

Les milieux naturels ont toujours été un problème majeur pour les aménageurs de ce port reconquis sur des espaces de marais. Ils se heurtent très souvent à la réglementation des espaces naturels lorsqu'ils cherchent à développer leur capacité

### Bilan sur les projets ayant plutôt bien fonctionné :

Les différents projets que nous venons d'aborder ont tous pu fonctionner grâce aux méthodes employées par leurs initiateurs et à quelques coups de pouce locaux. On retrouve parmi ces éléments de réussite les suivants :

- des opportunités financières spécifiques : zone franche d'entreprise et aides européennes à Dunkerque, fonds Feder pour les sites militaires de Cherbourg et Brest,

Certains sites, généralement les plus médiatisés et les plus globaux tels que Brest et Dunkerque ont pu bénéficier d'investissements privés,

Le statut du port peut également faciliter le projet : dans le cas du port autonome de Dunkerque, le port garde à sa charge certains frais d'exploitation ; à contrario les ports départementaux ont moins d'acteurs et parviennent mieux à s'entendre,

Une personnalité forte, reconnue, peut aussi avoir un impact sur le bon déroulement du projet,

Les documents de planification tels que les schémas directeurs de l'aménagement du littoral à Cherbourg ou le plan de référence à St Brieuc constituent des éléments de réussite indéniables,

Enfin, bien sûr, tous ces projets ont su être communiqués. La consultation des acteurs locaux et des habitants a été effectuée et les différents acteurs se sont ensuite concertés pour mettre en place les spécificités du projet, elles mêmes découlant des spécificités locales.

On notera pour terminer que l'expérience locale en matière de reconversion joue un rôle indéniable.

Ce point est intéressant dans la mesure où il permet de voir que si les façons de faire présentent des points communs (concertation et consultation des différents acteurs), elles se sont aussi adaptées aux opportunités des particularités locales.

Nous allons voir à présent, les projets en attente et leurs causes de blocages, au moment de l'étude de terrain. Il ne s'agit pas de critiquer tel ou tel projet mais de voir où se sont produits les dysfonctionnements afin de proposer par la suite une méthode.

Les projets en attente, au moment de l'étude de terrain étaient : Boulogne sur mer, Le Havre, et Concarneau. Voyons à travers les points de méthodes et les conclusions qui s'en suivent, quelles peuvent en être les causes.

Le port de Boulogne-sur-mer constitue un espace intéressant du fait de son dynamisme et de la pluralité de ses fonctions portuaires.

La friche de 40 Ha laissée par la COMILOG ajoute encore de l'intérêt à ce site.

Un bassin a déjà été reconverti, au moins en partie, pour la plaisance : le bassin Napoléon. Le fait qu'il s'agisse d'un bassin mixte (pêche – plaisance) est également à souligner car il montre que de telles pratiques sont possibles. La pêche, la plaisance et l'enseignement supérieur sont réunis autour d'un même bassin. Il s'agit donc d'un espace particulièrement dynamique. Les pêcheurs ont été consultés dès le début du projet et il n'y a pas eu de ce fait d'oppositions majeures.

L'aménagement de l'éperon et de la place de la République constitue également un point positif. La réunion de tous les acteurs au sein de discussions a une fois encore désamorcé les conflits potentiels.

Pourtant le développement des capacités d'accueil de la plaisance est freiné par d'autres éléments. Il existait malheureusement un gros problème de concertation à Boulogne sur mer, au moment de l'étude de terrain puisque comme nous l'avons déjà évoqué, les décideurs n'arrivaient pas à se mettre d'accord sur les projets d'aménagement.

Au Havre, il faut souligner le fait que des reconversions ont déjà eu lieu. Le réaménagement des docks Vauban et Océane est particulièrement réussi. Le réaménagement du quartier St Nicolas a été pensé de façon globale. Il intègrera de multiples fonctions complémentaires en s'attachant à privilégier le rapport à la berge.

Le nombre de bassins présent en centre-ville, le patrimoine portuaire, l'inscription du centre-ville du Havre au patrimoine mondial de l'Unesco sont autant d'atouts pour modifier l'image du Havre et en faire une véritable métropole maritime.

La filière nautique a également su se développer ces dernières années. Les clubs de voile sont aujourd'hui dynamiques et respectent ainsi la tradition du plus vieux Yacht club de France.

Si Le Havre possède des atouts incontestables, plusieurs éléments néfastes à la reconversion de certains bassins sont néanmoins présents.

Une fois encore, le jeu d'acteurs n'est pas optimal. Le débat est réel entre la Mairie et le Port Autonome. Le port accepte de rétrocéder des terrains mais ne veut plus assumer, le cas échéant, l'entretien des bords à quai. La Mairie quant à elle souhaiterait récupérer le port pour pouvoir le concéder, le mettre en valeur, récupérer la TVA.. et en assurer simplement l'entretien courant. La situation est donc bloquée et il faudra trouver un consensus.

La commercialisation du bassin de la Citadelle pose également problème en raison de son manque d'espace foncier. Pourquoi aller dans un bassin enclavé, si c'est pour ne pas bénéficier de surfaces disponibles à terre ? Combien de temps et combien de fois par jour les bateaux pourront-ils sortir en mer ? Comment se passera la cohabitation avec le port de commerce ?

De même, si le nombre de bassins disponibles en centre-ville est un atout, il demeure à l'heure actuelle une difficulté. Quel usage pour ces bassins ? Un décor urbain ? Comment et en combien de temps les bateaux pourront-ils sortir en mer ? Il y a certainement de très bons projets à mettre en place, il n'en reste pas moins que l'ensemble des acteurs doivent être concernés et l'avenir de ces bassins pensé à long terme.

Autre problème présent au Havre, le peu de shipchandler. Il n'existe pas de pôle de réparation, commerce pour la plaisance au Havre.

Les problèmes de réhabilitation présents au Havre sont donc davantage liés à la plaisance et au nautisme qu'au projet d'aménagement dans son ensemble. Espérons que la situation se débloquent rapidement.

Enfin, Concarneau où il nous faut tout d'abord souligner le fait que des requalifications portuaires ont déjà eu lieu et que le résultat est tout à fait positif.

Autre atout, la grande diversité des activités présentes à Concarneau.

- La pêche demeure dynamique même si elle connaît des difficultés. La criée devrait bénéficier de 500 000 euros d'investissement l'an prochain pour répondre à une démarche qualité.

- Les mareyeurs qui travaillent en arrière criée achètent notamment à Concarneau mais pas seulement. Ils cherchent aujourd'hui à mettre en place un système novateur qui consisterait à acheter par écrans interposés. Cette filière fonctionne donc également bien.

- Les chantiers tels que Piriou ou JFA sont des leaders dans leur domaine et on peut réaliser beaucoup de choses à Concarneau, de la construction navale, à l'armement en passant par la réparation ou l'entretien et ce sur tous types de bateaux. Ces professionnels regroupent 46 entreprises et 900 salariés.

La plaisance est également puissante à Concarneau, il faut dire que le port de plaisance situé en plein centre-ville et jouxtant un patrimoine architectural répond tout à fait aux attentes des plaisanciers actuels. Les pontons ont de plus été refaits l'an dernier en insistant sur la qualité des services proposés aux plaisanciers.

La filière nautique dans son ensemble est donc présente à Concarneau et a su se fédérer pour être plus puissante.

Les départs de la transat AG 2R et de la course du Figaro, l'an dernier constituent également des éléments de réussite indéniable. La ville, la CCI et les professionnels ont su s'entendre pour faire de ces départs de véritables réussites tant sur le plan communication que sportif.

Nous l'avons évoqué, Concarneau bénéficie de nombreux atouts, malgré tout l'avenir du port demeure incertain. La démolition du parking et ce qui s'ensuit constituent un enjeu déterminant pour l'avenir de Concarneau. Il est possible de réaliser une opération mixte dans l'arrière port, associant la plaisance à la pêche, ce qui renforcerait sans doute les deux activités. La plaisance profiterait du dynamisme de la pêche côtière située juste à côté et les plaisanciers contribueraient sans doute à l'économie de la pêche.

La difficulté réside dans la concertation qui va suivre, les acteurs vont-ils réussir à travailler de manière efficace ensemble et à trouver des consensus préservant les intérêts des différents acteurs ? On sait que la pêche est un secteur sensible et il ne faudrait pas que les pêcheurs se sentent évincés au risque de bloquer la procédure.

Les outils de gestion intégrée doivent être utilisés au mieux pour que le débat ait lieu. Nous sommes au début d'une réflexion, reste donc à suivre les travaux du comité de pilotage..

### Bilan sur les projets ayant connu des points de blocage.

Rappelons pour commencer ce bilan que si nous pouvons aujourd'hui avancer des éléments de blocage sur certains sites, c'est grâce aux acteurs de terrain qui ont bien voulu nous faire part de leurs difficultés afin de faire progresser les connaissances sur les projets de reconversion. Leur honnêteté nous permet de voir les éléments qui conduisent aux conflits.

On note ainsi un certain nombre de blocages liés au domaine foncier : transferts de terrains et de propriétés incertains à Boulogne-sur-mer, manque d'espaces fonciers disponibles au Havre et incertitude sur les responsables de l'entretien des bassins en cas de rétrocession du port autonome à la ville ?

La cohabitation des usages : pêche – plaisance ou commerce – plaisance peut également constituer une difficulté.

On s'aperçoit cependant, assez rapidement que les principales causes de blocages relèvent de visions différentes des futurs usages de l'interface ville – port. Ce sont donc les conflits d'usages qui sont au cœur des déboires des porteurs de projet. Conflits d'usages réels parfois, comme à Boulogne sur mer et au Havre où comme nous l'avons vu, en détaillant les projets, les différents acteurs ne sont pas du tout d'accord sur les usages de tel ou tel espace. Conflits également fantasmés lorsque les situations sociales sont difficiles ou que les usages ne sont pas bien définis laissant libre cours à l'imagination de chacun.

A noter que nous n'avons pas cité St-Malo, ni dans les projets ayant réussi à avancer, ni dans les projets ayant été bloqués. Ce port fait en effet figure d'exception dans nos ports d'étude. Bien qu'un projet uniquement axé sur la plaisance existe, sur des espaces dédiés précédemment à d'autres activités maritimes, on refuse de parler de « reconversion » à St-Malo et la CCI, bien que joint de nombreuses fois n'a jamais souhaité nous rencontrer pour nous faire part de l'avancement des travaux. Il s'agit donc d'un cas particulier puisque le projet avance mais que par peur des conflits, on préfère ne pas en parler.

Ces points de méthodes et leur conclusion nous permettent d'avoir en tête les exemples du littoral français atlantique. Exemples qui vont nous servir de socle pour proposer une méthode tentant de limiter au maximum les causes de blocage que nous avons diagnostiquées.

La figure 31 reprend les principaux éléments qui facilitent ou à l'inverse limitent le projet de reconversion. Une fois encore on peut voir que les éléments s'imbriquent et interfèrent ensemble. Il existe ainsi des sites où de très bons éléments sont présents mais sont contre balancés par d'autres, bloquant le projet de reconversion (Le Havre).

Notons en revanche que les projets qui ont fonctionné de manière admirable bénéficient toujours de trois conditions (des opportunités financières, des espaces disponibles et une communication efficace).

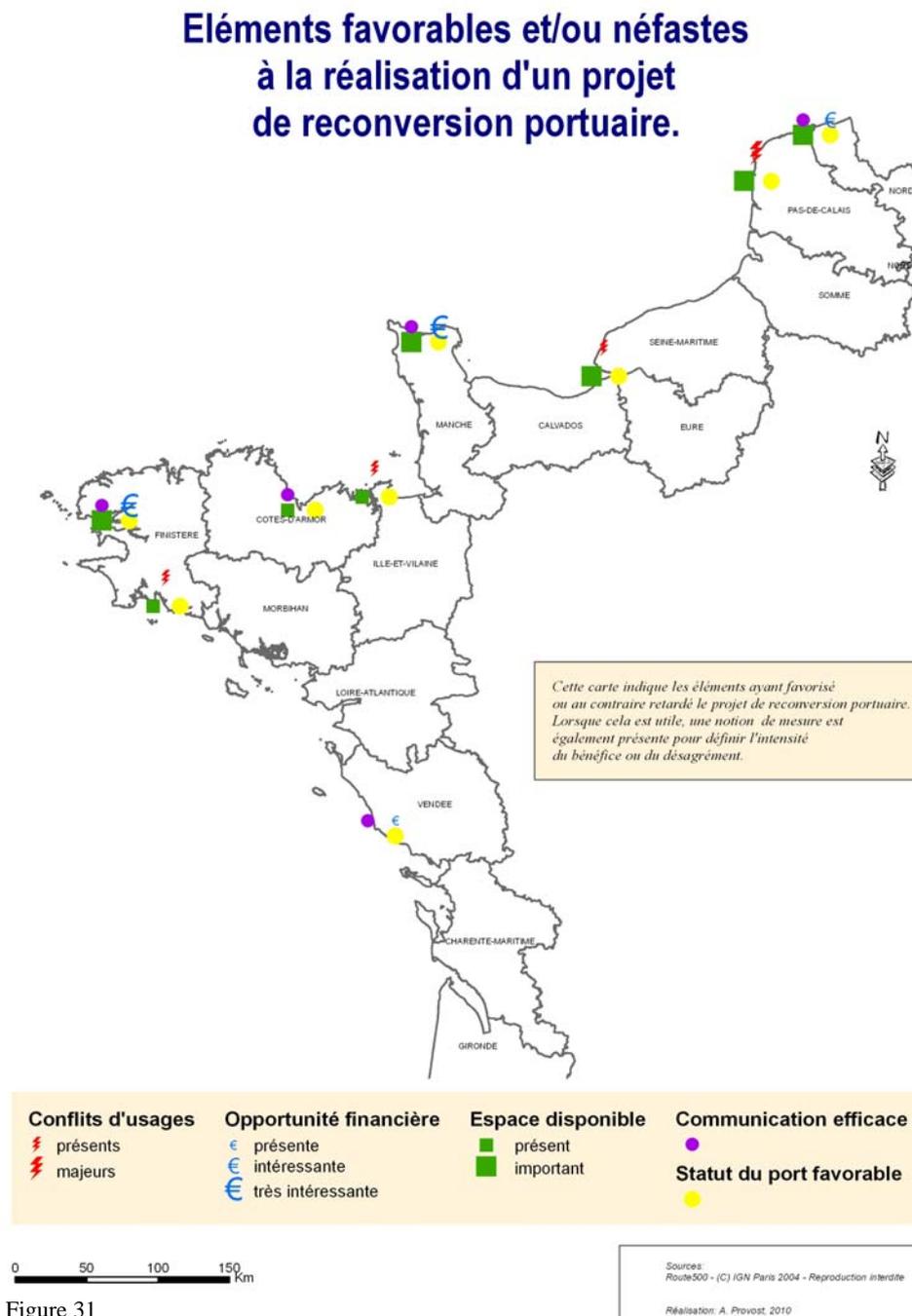


Figure 31

## 5.2- Les préalables à tout projet de reconversion portuaire.

Tout conflit engendré induira des complications dans l'avancement des projets portuaires. Il convient donc de tout mettre en œuvre pour éviter d'arriver jusqu'au conflit. Cela nécessite de respecter une procédure précise et pouvant apparaître comme longue. Cette procédure, si elle est respectée, fera néanmoins gagner du temps au projet, en évitant les temps de blocages. L'objet de ce point est de lister les éléments de base, de la procédure à suivre. Nous nous baserons pour ce faire sur les études de terrain et les guides Odit et AIVP (op cités).

### Initiative politique du projet, répartition des compétences administratives et maîtrise d'ouvrage.

Il est essentiel, dès l'initiation du projet de port, d'identifier et de clarifier les rôles respectifs en termes de compétences administratives et de maîtrise d'ouvrage des collectivités publiques concernées par le projet. En effet, selon l'activité portuaire, préexistante ou projetée, le contexte local de l'intercommunalité et l'état des documents de planification et d'urbanisme, une grande diversité de situations peut se présenter.

Il conviendra de bien distinguer :

- l'autorité compétente pour initier le projet, qui devra assurer la maîtrise d'ouvrage des études préalables et de faisabilité jusqu'à l'obtention des autorisations administratives. La désignation de ce maître d'ouvrage initiateur du projet relève de l'analyse juridique de la situation locale.
- Le maître d'ouvrage opérationnel, au sens de la personne responsable des marchés d'études opérationnelles et de travaux pour la réalisation du port, qui pourra être, en fonction des choix effectués par le maître d'ouvrage initiateur du projet, lui-même ou une autre collectivité publique dans le cadre récent de l'intercommunalité, d'autres intervenants publics ou privés pour tout ou partie du projet dans le cadre d'une procédure de Délégation de Service Public (concession d'aménagement).

Différentes autorités compétentes interviendront dans le cadre des procédures de reconversions portuaires :

- pour autoriser l'extension du port (Etat ou commune, département, Etablissement Public de Coopération Intercommunale, EPCI)
- dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme pour :
  - prescrire et élaborer les documents de planification rendant possible la reconversion.
  - Prescrire l'élaboration, la modification ou la révision des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).
  - Approuver les modalités de la concertation préalable avec le public (commune).
  - Délivrer les autorisations de construire nécessaires (commune ou EPCI).
  - Autoriser le projet au titre de la Loi sur l'Eau (Etat).
  - Sans oublier que le projet devra être inscrit dans un périmètre de concession portuaire du Domaine Public Maritime (Etat).

Il est donc indispensable de clarifier cette superposition de compétences administratives pour identifier précisément les acteurs compétents et envisager les modes d'organisation permettant de coordonner leurs actions et d'articuler la procédure à mener.

*Organisation du pilotage du projet et constitution d'un pôle de compétences.*

Dès l'initiative du projet, et en fonction de la complexité de l'opération d'aménagement envisagée, le maître d'ouvrage initiateur mettra en œuvre une organisation adaptée à la conduite du processus pour :

- fédérer une approche concertée entre les différentes collectivités concernées,
- coordonner l'exercice des compétences dans le cadre des différentes procédures à mener,
- organiser la définition et la complémentarité opérationnelle des différentes maîtrises d'ouvrage éventuelles,
- définir les possibilités de cofinancement du projet.

Cela pourra se traduire par la création d'un comité de pilotage politique assisté d'un comité technique pour la mesure des impacts et des implications opérationnelles.

Ces organisations ne pourront résulter que d'un portage politique fort du maître d'ouvrage initiateur du projet, la plupart du temps au niveau communal, qui par le biais du comité de pilotage sollicitera les autres collectivités dans de bonnes conditions de compréhension de celui-ci.

La composition du comité de pilotage politique sera le reflet des enjeux d'aménagements du territoire et tiendra compte de la répartition des compétences entre les collectivités locales concernées à l'échelle intercommunale. Ce comité permettra également de pressentir, dès l'amont, le montage financier de l'opération en appréciant le volume des aides publiques mobilisables, condition souvent indispensable à la faisabilité financière de l'opération.

La composition du comité technique découlera de la complexité spatiale de l'opération, de ses impacts prévisibles sur les espaces concernés (DPM, concession, espaces publics...) et des modalités opérationnelles d'intervention sur les ouvrages existants ou à construire.

La dimension environnementale sera impérativement prise en compte dès l'initiation du projet ainsi que les préoccupations urbaines relatives à l'interface ville – port. Ces aspects seront essentiels pour pouvoir mener à bien ultérieurement les études préalables de faisabilité.

De la qualité de cette double organisation politique et technique du maître initiateur du projet dépendra la clarification des objectifs à poursuivre et la définition de la stratégie opérationnelle à mettre en œuvre. Les erreurs d'appréciation lors de la phase d'initiation du projet seront souvent rédhibitoires car, en cas d'échec, elles décrédibilisent l'idée même de la faisabilité du projet.

*Le choix d'un pilote d'opération doté de compétences pluridisciplinaires pour définir et coordonner le projet dans toutes ses dimensions.*

L'ensemble des études thématiques et spécialisées s'apparente souvent à un inventaire à la Prévert exigeant de multiples compétences techniques qui rend indispensable la présence d'un pilote spécialisé dans la conduite d'opérations portuaires pour assister la maîtrise d'ouvrage. Sauf cas exceptionnel, le maître d'ouvrage initiateur du projet ne dispose pas des compétences professionnelles nécessaires pour définir et conduire une opération de développement portuaire. Il pourra s'appuyer sur un Assistant à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO) possédant des compétences pluridisciplinaires et une capacité de management complète pour :

- définir le contenu des cahiers des charges des études de toutes sortes (économique, technique, juridique et financière) qui seront confiées à des tiers spécialisés,
- organiser leur mise en concurrence et leur sélection dans le cadre des procédures de marchés publics,
- coordonner la réalisation des études en les évaluant en permanence pour en corriger les manques ou les incohérences,
- organiser et animer la concertation autour du projet avec le public d'une part, et avec l'ensemble des acteurs publics et privés concernés, d'autre part,
- réaliser des synthèses transversales des études préalables afin d'éclairer la maîtrise d'ouvrage sur la stratégie opérationnelle à mener.

*Méthodologie générale de conduite des études et procédures, de l'idée projet à la réalisation.*

L'importance et les spécificités de chaque opération ouvriront plus ou moins le champ des études préalables de cadrage puis de faisabilité à réaliser.

Selon la taille et la complexité des projets, le maître d'ouvrage initiateur du projet devra faire appel à de nombreux prestataires spécialisés pour des missions d'études adaptées et précisées à chaque phase.

Le passage de l'idée du projet initial à sa mise en œuvre passe nécessairement par trois grandes étapes.

- la phase de cadrage initial doit permettre au maître d'ouvrage initiateur du projet d'en définir les grandes lignes, d'en mesurer au moins sommairement les possibilités de réalisation, puis d'en organiser la mise en œuvre dans ses différentes composantes (organisation, répartition des compétences, communication).
- La phase d'études de faisabilité et de concertation publique préalable vise, à partir d'études spécialisées, à formaliser le projet, puis à l'adapter de façon itérative en tenant compte de la concertation avec le public (utilisateurs, acteurs économiques, associations, riverains...) Cette phase de définition du projet vise à l'émergence du meilleur projet possible en regard des contraintes techniques, juridiques et financières, tout en s'assurant des conditions d'acceptation par le public. Elle se conclura par un ensemble de décisions administratives et financières préalables au lancement des études de maîtrise d'œuvre et des procédures d'instruction nécessaires.
- La phase d'études opérationnelles et de procédures administratives d'instruction permettra au maître d'ouvrage de lancer simultanément les études de maîtrise d'œuvre et l'instruction des diverses demandes d'autorisation. Cette phase se conclura par l'obtention des diverses autorisations de travaux et la constitution du Dossier de consultation des entreprises (DCE). Elle permettra d'engager les phases ultérieures de réalisation de l'opération d'aménagement portuaire.

La réalisation successive de ces trois grandes étapes de cadrage, de faisabilité et de concertation puis d'études et de procédures constituent une progression indispensable à la définition du projet dans de bonnes conditions de sécurité administrative et financière pour le porteur de projet. Cette méthodologie évite de pousser trop en avant des projets complexes, coûteux en études et politiquement risqués en cas d'échec. Elle permet aussi d'en faciliter la dévolution de la maîtrise d'ouvrage, du porteur initial à la collectivité publique ou au partenaire privé le plus approprié pour sa réalisation.

Le tableau 15, de la page suivante, extrait du guide Odit France (op cité) résume parfaitement les objectifs de la phase de cadrage initial du projet.

## La phase de cadrage initial du projet

### Ce que l'on attend de cette phase

Phase d'initiation politique du projet qui, par un balayage thématique et l'identification des contraintes et des potentialités permet au maître d'ouvrage initiateur du projet de :

définir les objectifs opérationnels à poursuivre,  
évaluer la faisabilité spatiale, juridique et financière de l'opération,  
décider de la poursuite de l'opération,  
définir une stratégie de portage du projet.

### A l'issue de cette phase

Il sera nécessaire d'avoir identifié :

Quelle est l'échelle du projet et le programme d'aménagement portuaire et urbain qui en découle ?  
Combien coûtera-t-il approximativement ? Comment sera-t-il financé ?  
Qui en assurera la maîtrise d'ouvrage et comment s'organisera-t-elle ?  
Quels partenariats publics pourront être noués ?  
Quels types de partenariats privés pourront être associés ?

### En conséquence, le maître d'ouvrage initiateur du projet délibérera sur

Le principe de réalisation du projet et de lancement des études préalables de faisabilité  
Les objectifs du projet et les modalités de la concertation préalable avec le public

Durée : 6 à 9 mois

Coût : 70 000 à 100 000 € HT (ce coût peut être internalisé et réduit en fonction des études pré-existantes)

Formalisation du projet : plusieurs hypothèses et esquisses d'aménagement possibles assorties de coûts indicatifs qui serviront de support aux études complémentaires et à la concertation préalable avec le public à organiser lors de la phase suivante de faisabilité.

Les préalables à tout projet de reconversion portuaire sont donc nombreux. Ils reposent sur une démarche synthétique de caractérisation économique, spatiale et réglementaire de l'opération de développement portuaire dans son territoire et dans son site.

En fonction des types de projet et de leur contexte, les questions à se poser lors de la programmation de l'aménagement portuaire et leurs réponses seront plus ou moins complexes. Elles pourront résulter, selon les compétences et les études disponibles, soit d'analyses réalisées en interne, soit d'avis d'expert ou d'études spécifiques à réaliser. Le niveau d'incertitude des réponses devra être bien appréhendé car il déterminera le type d'investigations à mener lors de la phase ultérieure de faisabilité. Il s'agira d'apprécier le juste équilibre entre les contenus et les coûts des études à réaliser au niveau du cadrage.

Le balayage du questionnement devra permettre de préciser le programme d'aménagement portuaire et non pas d'apporter des réponses techniques qui pourraient s'avérer prématurées voire inappropriées.

Les premières réflexions à mener pour définir puis planifier les projets de développement portuaire doivent porter sur les contraintes économiques et environnementales ainsi que sur les conclusions de l'audit juridique préalable, autrement dit :

- existe-t-il un marché clairement identifié ?
- quelles possibilités d'aménagement au regard du droit des sols et de la maîtrise des impacts environnementaux ?
- quel montage financier peut-on envisager ?
- comment organiser la mise en œuvre du projet ?

La qualité des réponses à ces questions initiales et déterminantes, conditionnera fortement la poursuite des projets.

Ces préalables énoncés, nous allons à présent entrer dans le détail en nous plongeant dans l'équilibre financier des projets.

## 5.2- Un équilibre financier prévisionnel à bâtir.

L'équilibre financier d'un projet de reconversion déterminera fortement sa réussite et son acceptation auprès du public. L'approche des modalités de financement et de gestion doit ainsi faire partie des tout premiers éléments de cadrage du projet.

### **Financement – Etudes préalables**

La recherche des solutions de financement est évidemment liée à la conception et à la programmation du projet.

Sur la partie portuaire (bassin, zone de services) les conditions de coûts et les conditions futures d'exploitation peuvent amener à revoir les options techniques et les programmes. Et surtout, c'est dans la phase de conception que pourront être identifiés et formalisés les gisements de valeur ajoutée qui, soit légitimeront l'apport financier des collectivités, soit permettront d'apporter des ressources au projet. Le problème financier sera donc déterminé par la complexité du projet.

### **En terme de méthode, pour la partie portuaire :**

- Le premier point sera une connaissance fine de la demande potentielle de places et de services portuaires. L'étude des marchés devra porter sur toutes les demandes possibles (stationnement, escales, hivernages, stationnement à terre), y compris les possibilités d'attraction de demandes externes à la région, ou étrangères.
- L'étude des marchés n'est jamais dissociée des niveaux de tarifs. Les options tarifaires à considérer ne devraient pas être limitées par les contraintes locales actuelles (tarifs des ports existants) mais pouvoir être envisagées par rapport au marché (la demande), quitte à déconnecter si besoin la gestion future du projet des gestions existantes.
- Cette latitude à sortir des contraintes existantes peut aussi amener à considérer l'intérêt de vendre des droits d'occupation de longue durée (garanties d'usage) à des prix plus élevés que l'équivalent locatif existant.
- Si la faisabilité financière requiert effectivement des solutions élevant sensiblement les droits d'usage du port, des tests de pré-commercialisation, notamment auprès des plaisanciers inscrits en listes d'attente, apparaissent indiqués.

- Les possibilités de financement pourront être alors analysées, à partir des prévisionnels d'exploitation du port, permettant de tester l'effet du mode de commercialisation choisi, et la capacité à amortir les dettes, ou les éléments de valeur d'exploitation à négocier avec un maître d'ouvrage ou un exploitant délégué.

Les prévisionnels doivent intégrer les conditions de remplissage plus ou moins rapide du projet, et les conditions éventuelles de son portage initial.

En ce qui concerne, l'environnement du projet, professionnel ou commercial, les études de projet comportent toujours des études de programmation, urbaine, commerciale, ou d'activité (quoi faire), des études urbaines, architecturales, paysagère (comment s'intégrer à la ville, au paysage), et les études techniques concernant la circulation, la sécurité, etc...)

Au niveau de financement, et de la possibilité de mobilisation des valeurs correspondantes, une analyse spécifique de la **“valeur commerciale”** de surfaces et bâtiments prévus apparaît opportune, dès que l'on dépasse les seuls services aux plaisanciers. En effet, cette valeur commerciale peut varier considérablement, selon la chalandise du port, ses accès, ses thèmes d'intérêts. Elle est liée à la conception. Mais c'est elle qui au final constituera l'élément de décision pour les futurs partenaires ou acteurs commerciaux et professionnels du projet.

### **L'Exploitation**

L'exploitation d'un port de plaisance, qu'il soit issu d'une reconversion ou non, est un métier à la fois technique (gestion des équipements et services, entretien) et de contact (accueil, prestations de service, animation). La rigueur de gestion est essentielle (cf. les différences de résultats entre ports analogues).

Le risque “commercial” est par contre faible sur un marché où la demande est actuellement très supérieure à l'offre.

Tout ceci pour dire que, pour la partie “stationnement et services techniques des ports”, différentes solutions d'exploitation existent et se justifient.

- **Les régies publiques** sont nombreuses, elles peuvent correspondre à de bonnes gestions techniques, les contraintes de gestion ne sont pas déterminantes, celles du personnel non plus si l'activité est très “résidente” (peu de besoins de souplesse).

- **Les exploitants de droit privé**, qu'ils soient sous contrôle des collectivités (SEM) ou non (Sociétés privées d'exploitation), ont plus de souplesse d'exploitation et de gestion de personnel. Elles sont aussi normalement plus attentives aux résultats.

Les différences, et le choix de la solution d'exploitation pour un maître d'ouvrage, public la plupart du temps dans les opérations de reconversion portuaire, va tenir dans la souplesse de gestion tarifaire, et dans la capacité à récupérer et réinvestir le cas échéant les soldes d'exploitation.

En effet, concernant la souplesse de gestion tarifaire, une collectivité publique a des clients plaisanciers qui sont aussi des électeurs. La marge de manœuvre d'adaptation des tarifs aux contraintes d'exploitation, ou aux marchés, est loin d'être totale. La délégation à un exploitant est plus facilement préconisée.

Les soldes d'exploitation peuvent devenir positifs, voire très positifs, lorsque le port a amorti ses principaux équipements, si les charges d'entretien restent modérées.

Dans le cadre de la régie publique, les budgets annexes spécifiques associés, rendent transparentes les conditions d'exploitation, et difficile le maintien à long terme de surplus, et leur réemploi hors port.

La création d'une source de profit pour la collectivité n'a pour autant rien de choquant pour un établissement public de nature industrielle et commerciale. Par ailleurs bien souvent, la collectivité (et ses partenaires Région/Département) ont subventionné le projet sans l'amortir ultérieurement.

Une gestion déléguée permet là aussi beaucoup plus de souplesse, avec une variante des solutions concernant la maîtrise des tarifs, le partage ou la délégation des risques d'exploitation.

Que peut-on dire des montages de projet ? Pour un projet de reconversion portuaire, la problématique du montage va concerner trois objectifs :

- optimiser l'usage et la rentabilité du plan d'eau
- valoriser l'espace terrestre du projet et son exploitation
- rendre disponibles les moyens de financement nécessaires

Vis à vis des ces trois objectifs, il convient d'optimiser l'usage et la rentabilité du plan d'eau. En dehors de l'étude et de la réalisation des bonnes options de programme, en concertation avec les autres acteurs portuaires et urbains, les problèmes concernés sont ceux indiqués ci-dessous :

- La capacité à mettre en place une politique tarifaire efficace,
- l'éventualité de commercialisation en droits de longue durée,
- le développement de l'offre de services techniques par l'exploitant, ou avec des partenaires privés compétents.

Selon les contextes, cela peut conduire à favoriser comme indiqué ci-dessus une délégation d'exploitation (DSP) à un exploitant distinct du Maître d'ouvrage, notamment si le maître d'ouvrage est la Collectivité locale (Commune ou Communauté).

Cette délégation d'exploitation devra motiver l'exploitant :

- à offrir une bonne qualité de services,
- à contribuer au mieux au financement.

Concernant, la valorisation de l'espace terrestre, le problème se posera s'il existe une opportunité de développer, sur les espaces du périmètre portuaire, des activités professionnelles ou commerciales.

Ceci concerne donc une nécessaire compétence vis-à-vis de ces activités commerciales.

La capacité à développer le projet : conception – construction – commercialisation – financement devra également être présente.

Enfin, il conviendra d'avoir la capacité à le gérer ensuite.

Là encore et selon les expériences, la maîtrise d'ouvrage publique peut être efficace, avec ou sans assistance (AMO technique de développement et de gestion) ou laisser place à une délégation.

Il conviendra également de réussir à mobiliser des moyens financiers.

- Le financement du projet de reconversion peut justifier et obtenir des financements directs des Collectivités publiques, Collectivité maître d'ouvrage et subvention des Collectivités partenaires. Une question importante est de définir ce qui doit être amortissable sur l'exploitation ultérieure, en d'autres termes ce qui est un investissement d'intérêt public (requalification urbaine, de patrimoine, ...) et ce qui est un investissement industriel et commercial. Problème important également dans la relation future avec un éventuel concessionnaire.

En tout état de cause, les apports financiers publics, et principalement ceux de la Collectivité Maître d'ouvrage, peuvent être considérés comme des prêts sans intérêt à l'exploitation, permettant leur récupération ultérieure.

- La capacité de financement liée à l'exploitation, se traduisant en particulier par des montages avec emprunt, fera appel à des intermédiaires financiers, Caisse des dépôts, Banques. Ces montages demandent un apport de départ du Maître d'Ouvrage (au moins 30% en général), et des dispositifs de portage initiaux. Si le montage se fonde sur la délégation de l'exploitation à un concessionnaire, public ou privé, chargé de tout ou partie de la réalisation et de financement des aménagements, le montage devra être réalisé avec ce concessionnaire, qui devra participer aux garanties requises.
- Comme indiqué ci-dessus, la valorisation des activités professionnelles et commerciales pourra prendre des formes diverses, et soit être intégrée dans le montage portuaire, soit faire l'objet de conventions spécifiques.

En guise de synthèse pour les périmètres portuaires proprement dits, les montages de reconversions portuaires n'apparaissent pas devoir être très différents de ceux des créations et extensions traditionnelles.

Les montages peuvent être publics, ou faire appel à des délégations de Service Public sous forme de concession, avec des partenaires publics (syndicats, CCI, ...) ou de droit privé (SEM, Sociétés Privés). L'intérêt des solutions dépend des contextes locaux et du projet.

Les "partenariats publics privés" (PPP), au sens des réglementations récentes, correspondent à des situations d'urgence, de complexité, qui n'apparaissent pas être celles des reconversions portuaires limitées aux fonctions de plaisance. Par ailleurs, ces PPP n'apportent pas de valeur spécifique nouvelle d'exploitation.

Le cas de projets de reconversions portuaires d'envergure urbaine, ayant des connexions et incidences sur l'aménagement urbain d'ensemble et sur d'autres secteurs d'opération, ou comportant une transformation par déclassement d'espaces portuaires à des fins d'habitat par exemple, est d'une autre dimension.

La problématique du montage mettra alors en œuvre des conditions de transferts domaniaux, de valorisation du foncier, beaucoup plus complexes.

Ces éléments de méthodes, préconisés pour que le projet soit équilibré financièrement reprennent en grande partie les travaux de P. Duchène, qui rappelons le, a eu en charge la rédaction du guide Odit-France ; *Le financement des ports de plaisance* ; (op cité).

Nous allons à présent nous pencher sur un point de méthode beaucoup moins technique, celui de la concertation et de la communication autour du projet de reconversion.

### 5.3- La nécessité d'un pilotage, d'une concertation en amont.

De même que les conflits d'usages peuvent être fondés ou être davantage psychologiques (chapitre quatre), leur résolution repose sur des aspects plus ou moins réglementaires. La méthodologie que nous proposons ici va partir de la réglementation : qu'est ce qui est obligatoire, pour arriver à une méthode plus subtile dont l'objectif est bien entendu une meilleure acceptation du projet. S'ajoute à notre expérience de terrains, les travaux menés par Odit France et l'AIVP (op cités).

#### **La concertation préalable avec le public.**

Celle-ci est une procédure prévue au *Code de l'Urbanisme*, le projet de reconversion portuaire ne pourra donc pas y déroger.

Le champ d'application est précisé par l'article R.300-1 de ce Code. Le 7° de cet article vise :

« dans une partie urbanisée d'une commune, la création d'un port maritime de commerce, de pêche ou de plaisance, les travaux d'extension de la surface des plans d'eau abrités des ports de commerce ou de pêche d'un montant supérieur à 1 900 000 euros ainsi que les travaux ayant pour effet d'accroître de plus de 10% la surface du plan d'eau abrité des ports maritimes de plaisance »

Par conséquent, si ces projets sont situés dans la partie urbanisée d'une commune, la concertation au sens de l'article L.300-2 de *Code de l'Urbanisme* devra être obligatoirement organisée, les travaux ayant pour effet d'étendre de plus de 10% la surface du plan d'eau abrité.

#### **Le moment de la concertation :**

L'objet de la concertation est de livrer à la population et à ses associations une information sur les études préalables des projets, avant que ceux-ci ne soient définitivement arrêtés. Elle est organisée depuis le début des études préalables (à distinguer de l'étude d'opportunité qui permet à la collectivité de vérifier la préfaisabilité de l'opération avant d'investir dans les études plus lourdes) jusqu'à leur terme. La concertation se distingue ainsi de l'enquête publique en ce que les éléments livrés à la population peuvent évoluer précisément en fonction des réactions du public. En ce sens, une concertation bien pilotée est un élément fondamental d'une stratégie de prévention des contentieux.

**La procédure de la concertation.**

La procédure de concertation est régie par l'article L.300-2. Elle doit obligatoirement être conduite selon le tableau 16.

**■ La procédure de concertation**

La procédure de concertation est régie par l'article L. 300-2. Elle doit obligatoirement être conduite selon le cheminement ci-après :

1- Délibération de la commune concernée pour avis préalable sur les objectifs et les modalités de la concertation	➔ Si la commune n'est pas la collectivité compétente pour prendre l'initiative du projet
2- Délibération de la collectivité compétente pour prendre l'initiative du projet sur : <ul style="list-style-type: none"> <li>● les objectifs du projet</li> <li>● les modalités de la concertation</li> </ul>	➔ Modalités de la concertation librement déterminées par la collectivité. Au regard de la jurisprudence sur le sujet, il est conseillé de se baser sur le triptyque : <ul style="list-style-type: none"> <li>● exposition</li> <li>● réunions publiques</li> <li>● registre d'observation</li> </ul> La durée est également libre. Elle doit toutefois permettre d'associer le public pendant toute la durée d'élaboration du projet.
3- Délibération de la collectivité compétente dressant le bilan de la concertation et arrêtant le dossier définitif	➔ Le bilan : <ul style="list-style-type: none"> <li>● rappelle l'ensemble de la procédure</li> <li>● dresse une typologie des observations par nature de remarques</li> <li>● précise les réponses apportées à ces remarques par la collectivité</li> </ul>
4- Mise à disposition du public du dossier définitif arrêté par le conseil municipal	

### L'enquête publique.

Dans le cheminement du projet, l'enquête publique est l'ultime étape de participation du public. Elle se différencie de la concertation par le fait qu'elle consiste simplement à consulter le public sur un projet bouclé. Elle intervient préalablement à la délivrance des différentes autorisations de travaux. Elle sera requise à plusieurs titres :

- d'une part le décret n°85-453 du 23 avril 1985 pris pour application de la *loi du 12 juillet 1983* relative à la démocratisation des enquêtes publiques pour la protection de l'environnement mentionne « les ports maritimes de plaisance et autres ports de plaisance situés dans les communes littorales mentionnées à l'article 2 de la *loi n°86-2 du 3 janvier 1986* » parmi les opérations soumises à enquête publique du type de celle prévue à l'article L.123-1 du *Code de l'Environnement*. Sont concernés tous les travaux de création de port de plaisance ainsi que les travaux ayant pour effet d'accroître de plus de 10% la surface du plan d'eau abrité,
- d'autre part, les travaux soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du *Code de l'Environnement* (loi sur l'eau) et du décret n°93-743 du 29 mars 1993 modifié ne peuvent être autorisés qu'après enquête publique,
- enfin, elle sera requise au titre de l'article L.321-5 du *Code de l'Environnement* en cas de changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime.

Au regard du décret du 23 avril 1985, il s'agira systématiquement d'une enquête publique du type de celle prévue à l'article L.123-1 du *Code de l'Environnement*. Ce type d'enquête se distingue notamment par :

- sa durée : 1 mois minimum,
- les garanties d'indépendance du commissaire enquêteur : il est nommé par le président du tribunal administratif,
- les prérogatives conférées au commissaire enquêteur : il peut par exemple organiser sous sa présidence une réunion d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

Elle devra être suivie d'une délibération du maître d'ouvrage initiateur du projet déclarant le projet d'intérêt général conformément à l'article L.126-1 du *Code de l'Environnement*.

La concertation avec le public constitue ainsi le moment crucial de finalisation du projet. La concertation doit être engagée sur la base des différentes hypothèses d'aménagement envisagées (esquisses chiffrées), en présentant le projet proposé par le maître d'ouvrage. Elle nécessite bien sûr que le maître d'ouvrage initiateur ait pris soin de vérifier la faisabilité réglementaire du projet et de mesurer les multiples impacts possibles sur l'environnement naturel et urbain mais aussi économique et social.

Les attentes et interrogations du public peuvent être très diverses, selon l'intérêt qu'il portera au projet.

- Les utilisateurs du port, seront attentifs au niveau de tarifs et de services offerts. Ils s'interrogeront sur la qualité de l'abri portuaire et les perturbations de fonctionnement pendant la phase de chantier. A priori, susceptibles d'être favorables au projet, ils n'en seront pas moins exigeants, si les usages et pratiques préexistantes étaient bouleversés sans contrepartie. A cette occasion, sera posée la question du niveau et de la qualité des services portuaires existants (manutention, mise à terre, station de carburants, équipements des pontons, qualité de l'accueil, des sanitaires etc.). Les professionnels du nautisme devront être associés à la démarche de requalification des équipements, d'amélioration des liaisons avec les espaces d'activités, de sécurité et de fonctionnalité des espaces techniques.
- Les populations résidentes (saisonnnières ou permanentes) et principalement les riverains s'inquiéteront de l'impact du projet sur le site (paysages et usages) ainsi que d'éventuelles gênes qu'ils pourraient subir en terme de nuisances visuelles et sonores, de perturbation des déplacements automobiles ou piétonniers. Ils seront donc particulièrement vigilants quant aux localisations des accès, des espaces de services et des bâtiments. Bien entendu, les nuisances du chantier devront faire l'objet d'une minimisation. Les acteurs économiques présents sur le port, commerçants et chantiers, attendront du projet une réponse valorisante pour leur activité.
- La population en général et les associations de défense de l'environnement poseront des questions quant à l'utilité sociale du projet. A cet égard, une parfaite maîtrise des impacts environnementaux du projet est impérative et doit éventuellement faire l'objet de mesures compensatoires crédibles et appropriées.

La remise en cause de pratiques sociales très ancrées constitue souvent un point dur qui nécessite de rechercher de vraies contreparties, dépassant la simple approche des effets bénéfiques du projet du port sur le développement local.

En conséquence, il faudra être vigilant lors de cette phase de concertation et entendre toutes les catégories de population en adaptant le projet dans la mesure du possible.

Une analyse préalable des usages préexistants sera menée sur le site envisagé ou à la périphérie du projet pour les intégrer à la programmation le plus tôt possible et proposer éventuellement des mesures compensatoires.

Quand le maître d'ouvrage initiateur du projet estime que le projet est suffisamment fiable et qu'il est susceptible d'emporter l'adhésion du public, il dresse le bilan de la concertation préalable avec le public. Il peut alors arrêter l'avant-projet définitif en l'ayant éventuellement adapté pour tenir compte du bilan de la concertation préalable avec le public.

Si ces éléments de coordination officiels existent, ils ne suffisent cependant pas à éviter les conflits. D'autres points de méthode peuvent donc être utilisés afin de réduire au minimum les risques de différends. Les opposants les plus farouches aux projets ont souvent été oubliés lors de la concertation préalable ou ressentent qu'on leur impose le projet plutôt qu'on ne les consulte. « Une réelle concertation ne devrait-elle pas permettre à chaque groupe d'utilisateurs de s'exprimer équitablement et de définir ensemble des solutions pour résoudre les conflits d'usage afin que les décisions prises ne soient pas considérées comme imposées mais comme une part commune à la construction d'un territoire » A. Cadoret et C. Audouit ; (op cité).

Plusieurs expériences intéressantes en la matière ont été menées. Nous allons ici les proposer en tant qu'éléments de méthode, dans le but d'aboutir à un projet partagé, de sa conception à sa réalisation, qui satisfasse l'ensemble des partenaires.

**Associer les différents acteurs dans un projet global et transparent.**

Le premier élément de réponse est la concertation entre les différents acteurs. Cette concertation devra être mise en place dès la conception du projet, il faudra partir du potentiel d'un site portuaire et non d'un projet déjà pensé. « Il y a un potentiel sur ce site, comment aménager l'espace ensemble pour que ce potentiel profite à tous ? »

L'AIVP dans son *Guide des bonnes pratiques* (op cité) propose : « la définition d'une charte d'objectifs du projet ainsi que la signature formelle d'un accord d'objectif entre tous les partenaires ». La création « d'un comité de suivi et de coordination » est également souhaitée avec au sein de ce comité une forte représentation des acteurs concernés par le projet. Ces deux éléments de méthode traduisent la nécessité d'avoir une démarche transparente pour pouvoir avancer. L'AIVP va plus loin en recommandant de : « mettre en place un organisme de gestion ville – port dédié qui piloterait le projet et assurerait le rôle de médiateur entre les intérêts de la ville et du port. » C'est le rôle qu'assure le Syndicat mixte Dunkerque Neptune depuis 1988 et qui a joué un rôle considérable dans la réussite et l'avancement des projets à Dunkerque.

Les acteurs devront donc être associés du lancement du projet à sa réalisation afin que les intérêts de chacun soient pris en compte dans la conception d'un projet global.

La globalité du projet constitue également un gage de réussite pour le projet de reconversion. « Un plan stratégique qui veillera à l'intégration du projet dans le territoire » est ainsi préconisé par l'AIVP. « Il conviendra de prendre en compte trois caractéristiques majeures et discriminantes de la ville portuaire essentiellement liées à son rôle dans la circulation internationale de biens, de services et d'idées : sa capacité d'innovation, sa faculté à diffuser la connaissance compte tenu de son ouverture sur le monde, sa créativité.

**Associer la population.**

Si les acteurs professionnels doivent être associés à la mise en œuvre du projet, il en est de même pour la population qui devra être consultée afin d'éviter les débats passionnés qu'un projet portuaire peut susciter. Au-delà de la concertation préalable avec le public et de l'enquête publique, qui ne suffisent pas puisque certains conflits persistent, l'AIVP propose pour sa part des outils tels que : « les méthodes d'enquête, l'analyse et le traitement des besoins sectoriels, les manuels de formation à l'usage des intéressés, les cercles de gestion, les rencontres de travail avec les professionnels, les ateliers de création et de formation concernant les thèmes envisagés dans le projet, les actions alternatives identifiées et diffusées par les moyens de publicité. »

Enfin, une solution intéressante pour que la population soit mobilisée par les projets consiste à les faire bénéficier des créations d'emplois inhérentes à la mise en œuvre des projets ou encore de leur proposer des équipements qui viendront améliorer leur qualité de vie, via le projet de réhabilitation portuaire. Le Havre et Dunkerque constituent de bons exemples. (Voir fiches de synthèse)

La concertation entre tous les acteurs concernés de près ou de loin par le projet de reconversion apparaît donc comme un élément déterminant. C'est de cette phase dont dépendent une multitude de blocages. Le projet doit donc être global et non pas uniquement portuaire. Le porteur de projet aura à jouer avec les différentes échelles de l'espace ville-port. Enfin, le projet ne doit pas être figé mais susceptible d'évoluer. Ces éléments de méthodes s'ils sont respectés devraient permettre une meilleure acceptation sociale du projet.

Nous arrivons à l'issue de ce chapitre. Le dernier volet, en guise de conclusion reprend de façon synthétique les points de méthodes vus précédemment : les préalables à tous projets, l'équilibre financier et les phases de concertation.

#### 5.4- Démarche recommandée pour le développement d'un projet.

Pour une collectivité souhaitant concevoir et mener un projet de reconversion, ou pour tout acteur ayant le même type d'objectif, les analyses et expériences issues de l'étude Codcap amènent à recommander la démarche suivante.

Cette démarche n'est pas forcément à suivre dans son intégralité. Les actions à mener dépendent en effet, des études déjà entreprises et des concertations déjà établies, notamment dans le cadre des schémas ou de chartes portuaires. L'accent est mis sur les séquences recommandées en matière de concertation. Quatre volets se déclinent de la manière suivante : Définition des objectifs et état des lieux du contexte et des acteurs, recherche et identification des dimensions possibles du projet, préparation stratégique, et enfin, finalisation concertée du projet.

##### **Définition des objectifs et état des lieux du contexte et des acteurs.**

Le but est bien d'identifier, par rapport à des objectifs de départ, l'ensemble des partenaires pouvant ou devant être impliqués et le cadre domanial et institutionnel correspondant.

Il conviendra de veiller à ce que chacun des initiateurs du projet exprime ses objectifs. Un état des lieux précis du contexte domanial et du contexte institutionnel devront également être effectués. Enfin, on veillera à bien identifier les acteurs et groupes pouvant être concernés par le projet :

- groupes professionnels ou représentatifs d'activités,
- groupes locaux (habitants, résidents, travailleurs, plaisanciers...) et leurs représentations,
- opérateurs économiques publics ou privés,
- investisseurs potentiels...

**Identification des dimensions possibles du projet.**

Il s'agira là avant de mener si nécessaire des études plus lourdes, de déterminer l'échelle du projet et de concrétiser l'ensemble de ses dimensions possibles au-delà du réaménagement portuaire.

Cette identification peut rester qualitative. Elle est nécessaire avant d'établir à la fois la structure et les procédures de concertation et le cahier des charges des études à caractère stratégique.

Cette tâche implique forcément :

- la collectivité territoriale compétente sur l'environnement portuaire,
- la structure domaniale concernée.

Elle peut être menée en interne ou justifier déjà l'intervention de bureaux d'études.

Il s'agit en effet, d'examiner les possibilités de valorisation, les implications possibles des acteurs et les contraintes pour réaliser une première définition des possibilités et des problèmes.

Ceci va donc concerner :

- les activités de plaisance et nautisme,
- le secteur des professionnels du nautisme,
- les différentes fonctions et les usagers portuaires (commerce, pêche, marine nationale, outillage portuaire, sécurité et services...)
- les activités industrielles portuaires ou autres activités dans le périmètre concerné,
- le tourisme, les services et les commerces,
- l'urbanisme et les infrastructures urbaines...

L'état des lieux du contexte domanial et institutionnel précédent va être ici détaillé et analysé, en fonction des potentiels, pour identifier les contraintes et limites, les risques de conflit et les éléments contractuels à respecter (concessions...)

Ce travail sera plus ou moins complexe selon la nature du projet de reconversion. Trois échelles apparaissent :

- les projets de reconversion limités : réaffectation et équipement d'une partie de plan d'eau, sans incidence forte sur les autres activités portuaires et le fonctionnement urbain.
- Les projets portuaires : principalement lorsque la reconversion modifie la structure du fonctionnement portuaire (rapports entre activités, gestion des ouvrages) et le cas échéant des parties du domaine portuaire (terre-pleins), sans incidences fortes sur le contexte urbain hors DPM.
- Les projets « ville port » où la reconversion envisagée peut s'associer à la revalorisation des espaces proches (quartier portuaire), voire de la ville (image, qualité, équipements structurants, tourisme...)

L'essentiel de la recommandation méthodologique est de s'interroger sur l'ensemble des dimensions possibles, les potentiels, les arbitrages futurs avant de rentrer dans l'examen ou dans la confrontation d'options-projets. C'est la tâche suivante, qualifiée alors de stratégique qui amènera à proposer les options projets dans un cadre permettant la recherche de consensus.

**Préparation stratégique.**

Il s'agira :

- de mettre en place une structure et des procédures de pilotage et de concertation,
- de conduire, à l'échelle du projet, les études nécessaires pour définir et décider des bonnes options.

**\* Structure de pilotage et procédures de concertation :**

La structure de pilotage va être constituée en fonction du contexte institutionnel et financier. Les dispositifs de concertation vont assurer l'information et la participation effective des différents groupes intéressés :

- à la définition et à la conduite des études,
- à l'examen des options et arbitrages,
- à la procédure de prise de décision.

Comme nous l'avons vu, certaines procédures sont fixées directement par la Loi et le Code des Ports :

- Procédure de concertation,
- Consultation des Conseils Portuaires...

Le dispositif doit de toute façon permettre aux différents acteurs ou groupes intéressés :

- d'exprimer leurs propres problèmes et objectifs,
- d'être associés aux résultats d'études ou aux examens des avis exprimant les potentiels ou conditions d'évolution de leur propre activité,
- de produire des propositions concernant les options des projets.

\* Conduite des études stratégiques.

Là encore il s'agira de concevoir des études, à l'échelle des projets cette fois :

- prise en compte des potentiels de développement et à contrario des contraintes d'évolution d'activités des différents acteurs,
- définition de la nature des projets qui pourront concrétiser ces potentiels ou améliorer ces conditions,
- définition des localisations, affectations d'espaces, restructurations correspondantes,
- précisions concernant les conditions générales de faisabilité du projet ou des options à considérer.

Les formes générales des études stratégiques peuvent correspondre à des plans de références : schémas directeurs portuaires ou schéma « ville port ». Des études plus spécifiques peuvent également être menées sur des échelles de sites plus réduites.

A noter l'importance de l'analyse des conditions de faisabilité économiques et financières des orientations stratégiques et des options - projets envisagées. Comme indiqué dans l'étude, les reconversions qui peuvent être réalisées sont celles qui correspondent effectivement à des créations de valeur justifiant les financements nécessaires.

\*Utilisation des études stratégiques dans la concertation et la communication.

Evidence importante à rappeler, les études stratégiques ont pour but de définir les solutions exprimant des rapports positifs pour l'ensemble des acteurs et le cas échéant, les compléments ou compensations rendant les options acceptables. Ces mécanismes seront au cœur de la concertation entre acteurs. Les éléments doivent en être largement communiqués ; avant la phase de finalisation du projet.

**Finalisation du projet.**

Le niveau de définition du projet dépendra là encore de son échelle. Un projet limité sera déjà sous forme d'avant-projet. Pour les projets complexes ou pluridimensionnels, la phase d'avant-projet sera à conduire dans une complexité variable.

Il conviendra ainsi, selon les cas :

- de définir la maîtrise d'ouvrage résultante, de restructurer si nécessaire la structure de pilotage et de concertation,
- de conduire les études - projets (concours d'architecte – urbaniste) aboutissant à la mise en forme du projet ou de ses composantes,
- de travailler sur les partenariats possibles, les options de gestion et plus particulièrement sur le montage financier,
- de poursuivre lors de ces tâches et notamment en fonction des procédures légales, la concertation et l'information.

Cette phase évidemment essentielle, appelle cependant moins de commentaires, dans la mesure où les techniques en sont familières aux porteurs de projets publics ou privés.

L'essentiel apparaît en effet, de se situer dans les phases stratégiques de la concertation pour la définition des options projets et la recherche de consensus positifs.

## Conclusion :

Même s'il l'on ne pourra jamais proposer de méthode globale pour obtenir un projet de reconversion portuaire sur un plateau, il est possible de proposer des éléments de méthodes. C'était l'objet de ce point et plus généralement de l'ensemble du chapitre : « les conditions de réalisations d'une reconversion portuaire ». Nous avons tenté de mettre le doigt sur les particularités liées à un projet de reconversion portuaire. Certains éléments d'ordre plus général ont dû être repris dans un souci de clarté. On pourra, pour davantage de détails, se référer aux Codes et Réglementations en vigueur. L'idée était ici que le lecteur ait connaissance de la nécessité de s'y référer et qu'il sache où aller chercher l'information, si besoin.

Quant aux éléments de méthodes préconisés, il s'agit surtout de tenter de prémunir les porteurs de projets des écueils auxquels ils se verront confronter lors de tout projet de reconversion portuaire. L'objectif était de montrer que si on ne se conformait pas un minimum à une procédure, le projet avait toutes les chances de capoter.

Ayant à l'esprit les difficultés du système ville - port, les textes réglementaires en vigueur et la nécessité d'adopter une façon de faire, le porteur de projet aura alors plus de chances d'aboutir ou en tous cas, de ne pas être bloqué dans son projet.

Cette analyse s'est appuyée principalement sur les neuf sites d'études, même si de nombreux exemples français et étrangers sont venus étayer la réflexion. Une fois ce constat posé et en guise de conclusion de la deuxième partie, il nous a semblé intéressant de proposer une synthèse visuelle des transformations de l'espace portuaire. C'est l'objet du chapitre six.

## Conclusion de la deuxième partie :

La première partie de ce travail, très générale, s'est attachée à présenter le phénomène de la « reconversion portuaire » en tant qu'objet d'étude. Il s'agissait donc d'une partie théorique et non validée sur le terrain.

A l'inverse, la deuxième partie qui s'achève était basée sur l'analyse d'études de cas en Manche – Atlantique. Si l'intérêt de ce type de projets demeure évident, l'argument consistant à énoncer leur simplicité de réalisation peut être écarté. L'étude de terrain nous a en effet, permis de comprendre les divers éléments qui interagissent ensemble à l'interface ville-port, pour former un véritable système. Sachant qu'il n'existe pas de modèle unique de relation entre la ville et son port, nous avons pu constater qu'il n'existait de même, aucune reconversion portuaire identique. Face à des situations communes, d'évolution du transport maritime, les réponses à apporter différeront donc d'un espace à un autre et d'une échelle à une autre. Après avoir fait ce constat en présentant les fiches de synthèse et en précisant certaines notions, nous avons malgré tout tenté un essai de typologie au chapitre trois, afin de clarifier l'exposé.

Le chapitre suivant s'est attaché à démontrer la complexité de mener à bien un projet de reconversion portuaire. Il n'est en effet, pas si simple de modifier les usages d'un territoire investi de nombres de représentations.

La notion de pluridisciplinarité est alors apparue essentielle tant la chaîne d'éléments interactifs est grande. Nous avons dû évoquer les Codes et Réglementations en vigueur afin que le lecteur et surtout le porteur de projet prenne bien conscience de l'imbroglio juridique. Nous avons également fait un point sur les conflits d'usages, tant leur prise en compte est essentielle pour ne pas créer de ruptures dans le déroulement des projets. C'est dans la poursuite de cette logique que les perceptions des populations et acteurs de terrain ont été analysées. Le risque de blocage par les représentations des uns et des autres est en effet important du fait de la transformation de l'usage d'un espace, puisque la relation milieu urbano-portuaire – société se voit modifiée.

Enfin, le dernier chapitre a eu pour ambition de fournir un appui méthodologique aux porteurs de projets. Après avoir listé les mécanismes générateurs de risques et de conflits, nous nous devons en effet, de proposer des mécanismes de régulation et de gestion. S'il ne s'agit pas d'une méthode idéale permettant de réaliser à tous les coups et sans oppositions ou difficultés, une reconversion portuaire ; cet outil permet en revanche de ne pas tomber dans les pièges liés à l'élaboration de ce type de projet. On aboutit ainsi à une gestion concertée et opérationnelle des situations de crises et de conflits spatiaux dans le géosystème si particulier de l'espace ville-port.

L'objectif est à présent de dépasser ces orientations méthodologiques et appliquées pour nous concentrer sur l'avenir de ces espaces. Comment anticiper leur évolution ? Quelle sera la place de ces espaces dans les villes de demain ? Quels seront les nouveaux rapports au territoire des sociétés vivant à l'intérieur de ces espaces ? Autant de questions sur lesquelles nous souhaitons nous pencher afin de tenter de gérer au mieux l'avenir de cette portion du littoral, unique et donc convoité.



## Troisième partie

---

### **Le port, un nouvel élément urbain ?**

Chapitre 6 : Synthèse visuelle de l'évolution spatiale à l'interface ville-port

Chapitre 7 : La place du port au sein des tendances urbaines actuelles.

Chapitre 8 : Une géographie sociale, économique, environnementale modifiée finalement par une nouvelle maritimité.



## Introduction de la troisième partie:

La deuxième partie de ce travail, centrée sur les études de cas des neufs sites d'études, conduit au constat de la diversité des situations face au phénomène commun de reconversion portuaire. Les difficultés liées à ce type de projet ont été énoncées. Nous avons proposé une ébauche de méthode permettant de mener au mieux, un projet de reconversion portuaire.

Une fois ce constat fait, il nous a paru intéressant de continuer la réflexion en nous basant sur une synthèse cartographique, de l'évolution spatiale à l'interface ville – port. Comment ce type d'aménagement : la reconversion portuaire, a-t-elle modifiée les espaces en vingt ans ? Comment les ports évoluent-ils ? Comment les villes évoluent-elles ? Comment se caractérise l'interface ville – port ? Quels sont les nouveaux usages qui apparaissent au sein des enclaves portuaires ?

Il s'agit à travers ces questionnements de s'interroger sur le port en tant que nouvel élément urbain. Quelle est la place du port au sein des tendances urbaines actuelles ? Cela nous conduira à réfléchir sur la ville en tant qu'objet géographique et à la ville portuaire dans ses nouvelles composantes.

## Chapitre 6 : Synthèse visuelle de l'évolution spatiale à l'interface ville – port.

### 6.1- Comparaison de l'occupation du sol entre 1977 et 2006.

6.1.1- L'occupation du sol en 1977.

6.1.2- L'occupation du sol en 2006.

6.1.3- Les évolutions des emprises portuaires (1977 – 2006).

### 6.2- Le lien ville - port réinventé.

6.2.1- Les transferts spatiaux à l'interface ville – port.

6.2.2- Le niveau d'inter relation des espaces portuaires.

6.2.3- Essai de typologie.

## Introduction :

Le présent chapitre a pour objectif de montrer visuellement les évolutions qui se sont produites à l'interface ville-port entre 1977 et 2006.

L'étude a été menée sous SIG, via Arc Gis, avec les données Ipli 1977 et Ipli 2006 comme base de données. La méthode est détaillée au chapitre deux : « Définition de l'objet d'étude ».

Le déroulement de ce chapitre se fera de la façon suivante, nous comparerons dans un premier temps, l'occupation du sol entre 1977 et 2006, puis nous verrons ensuite comment le lien ville – port a été réinventé, au cours de cette période.

### 6.1- Comparaison de l'occupation du sol entre 1977 et 2006.

Nous allons ici présenter trois cartes différentes pour chaque port. L'une montre l'occupation du sol en 1977, la seconde, l'occupation du sol en 2006 et enfin la dernière l'évolution entre ces deux dates. Cette carte mettra pour chaque port, en exergue, les modifications intervenues sur l'espace portuaire.

Avant de présenter ces résultats, il nous a paru utile de mettre au préalable, sur une même planche les neufs sites d'étude. Cette planche (figure 32) ne permet pas une lecture très lisible, c'est pourquoi nous ne l'avons pas nommée : « occupation du sol » mais « les ports de l'étude ». Elle permet en revanche de présenter tous les sites à la même échelle. Les différences de tailles et d'emprises portuaires selon les sites sont ainsi très visibles. C'est tout l'intérêt de cette représentation que nous avons réalisée, pour 1977 et 2006.

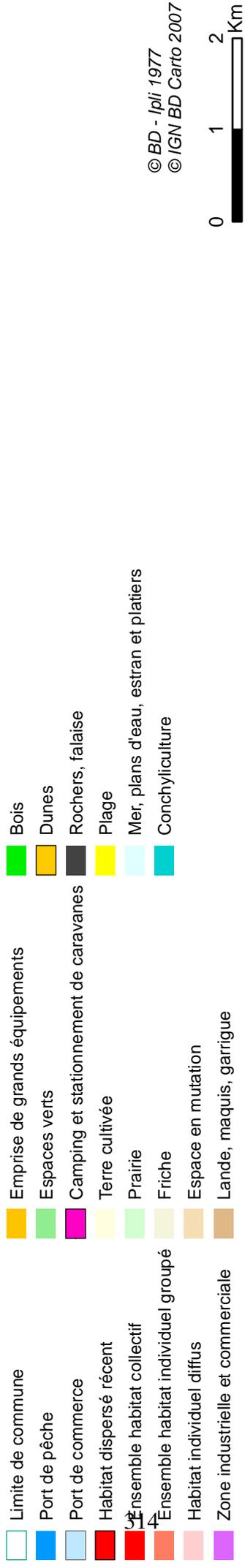
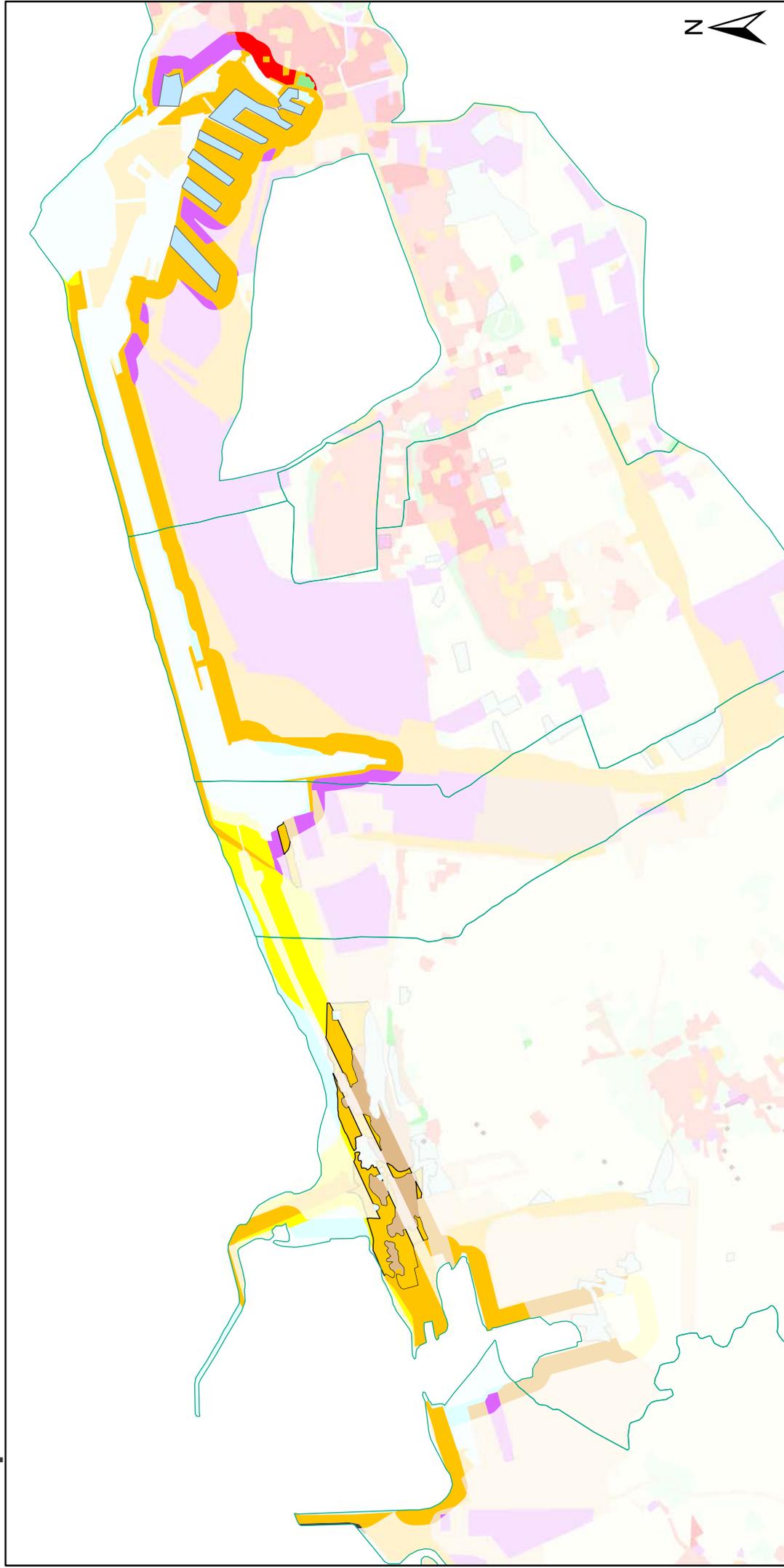
### 6.1.1- L'occupation du sol en 1977.

Ci-dessous, les cartes d'occupation du sol de 1977 pour chaque port de l'étude. Il s'agit des données Ipli. Nous avons préféré ne pas ajouter l'ortholittorale 2000 qui pouvait induire en erreurs, puisque les ports de plaisance actuels apparaissent. Seule la limite communale a donc été ajoutée à la couche Ipli 1977. La zone de 200 m autour des bassins, qui nous intéresse directement, est en pleine couleur. Le reste de l'espace est sous transparence afin de bien différencier ces deux espaces. Cette transparence peut néanmoins induire en erreur, le lecteur curieux qui ne se cantonnera pas à la zone de buffer, les couleurs étant légèrement masquées.

Le port de Dunkerque, apparaît déjà comme un port très industriel. Les fonctions « emprises de grands équipements » et « zone industrielle et commerciale » apparaissent dominantes au sein de la zone des 200m. Le port s'étend sur une quinzaine de kilomètres et l'emprise urbaine à l'est, symbolisée par les fonctions « habitats » apparaît minime au regard de l'emprise portuaire.

# Occupation du sol en 1977

# Dunkerque

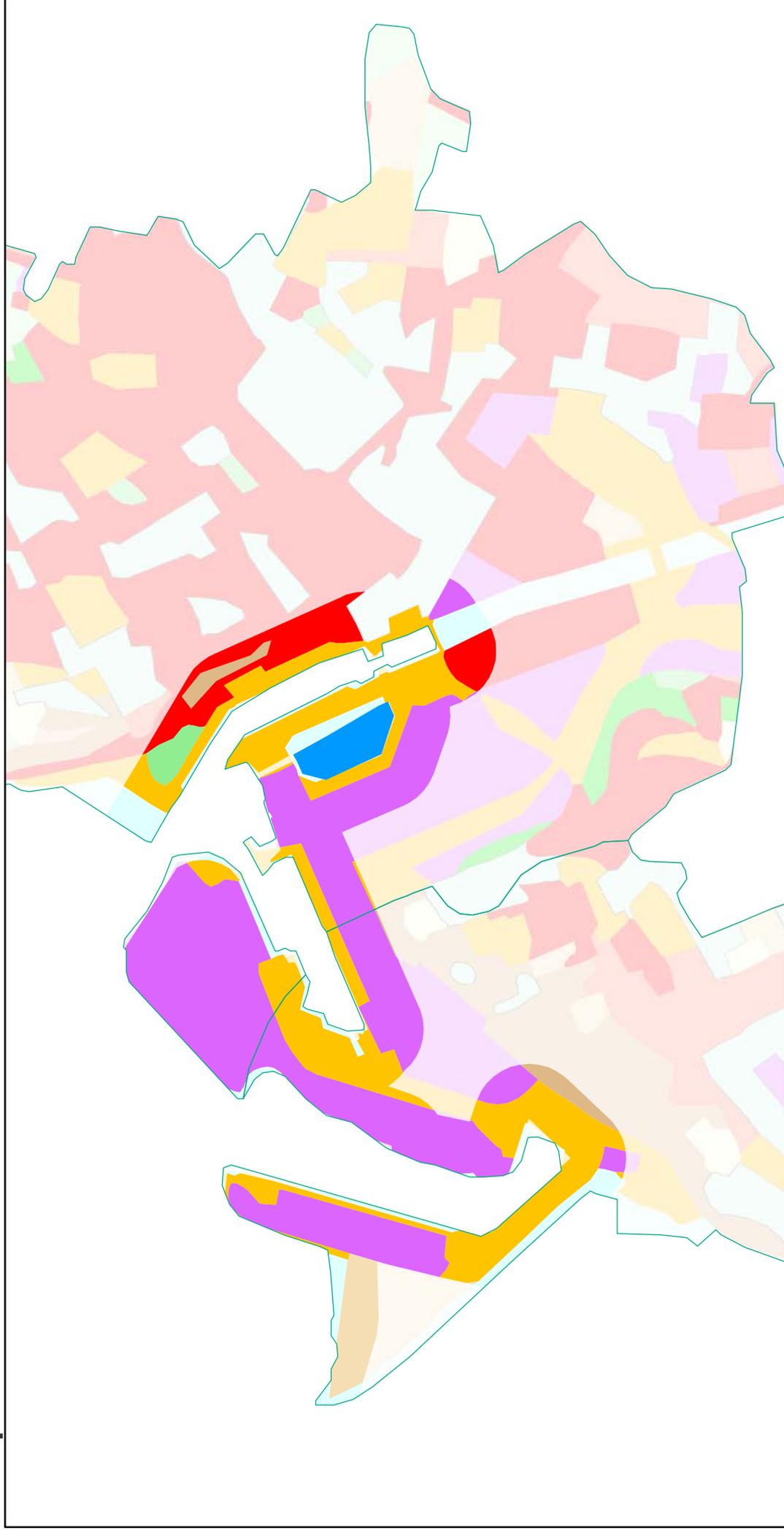


© BD - Ipl 1977  
© IGN BD Cartho 2007



# Occupation du sol en 1977

# Boulogne



- Limite de commune
- Port de pêche
- Port de commerce
- Habitat dispersé récent
- Ensemble habitat collectif
- Ensemble habitat individuel groupé
- Habitat individuel diffus
- Zone industrielle et commerciale

- Emprise de grands équipements
- Espaces verts
- Camping et stationnement de caravanes
- Terre cultivée
- Prairie
- Friche
- Espace en mutation
- Lande, maquis, garrigue

- Bois
- Dunes
- Rochers, falaise
- Plage
- Mer, plans d'eau, estran et platiers
- Conchyliculture

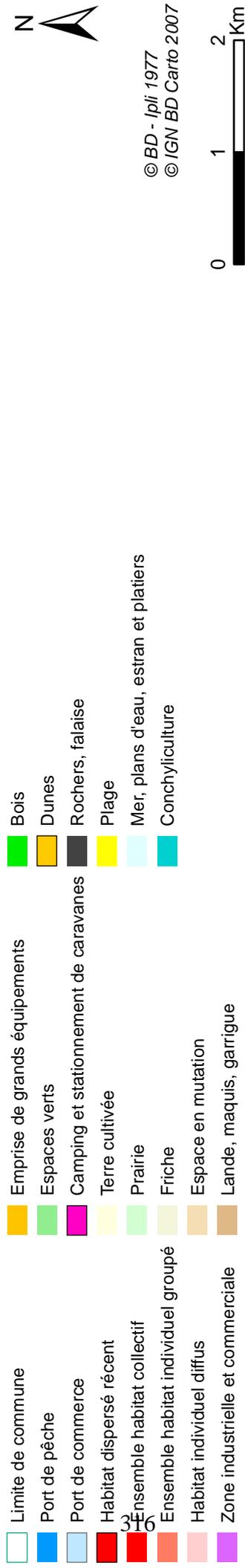
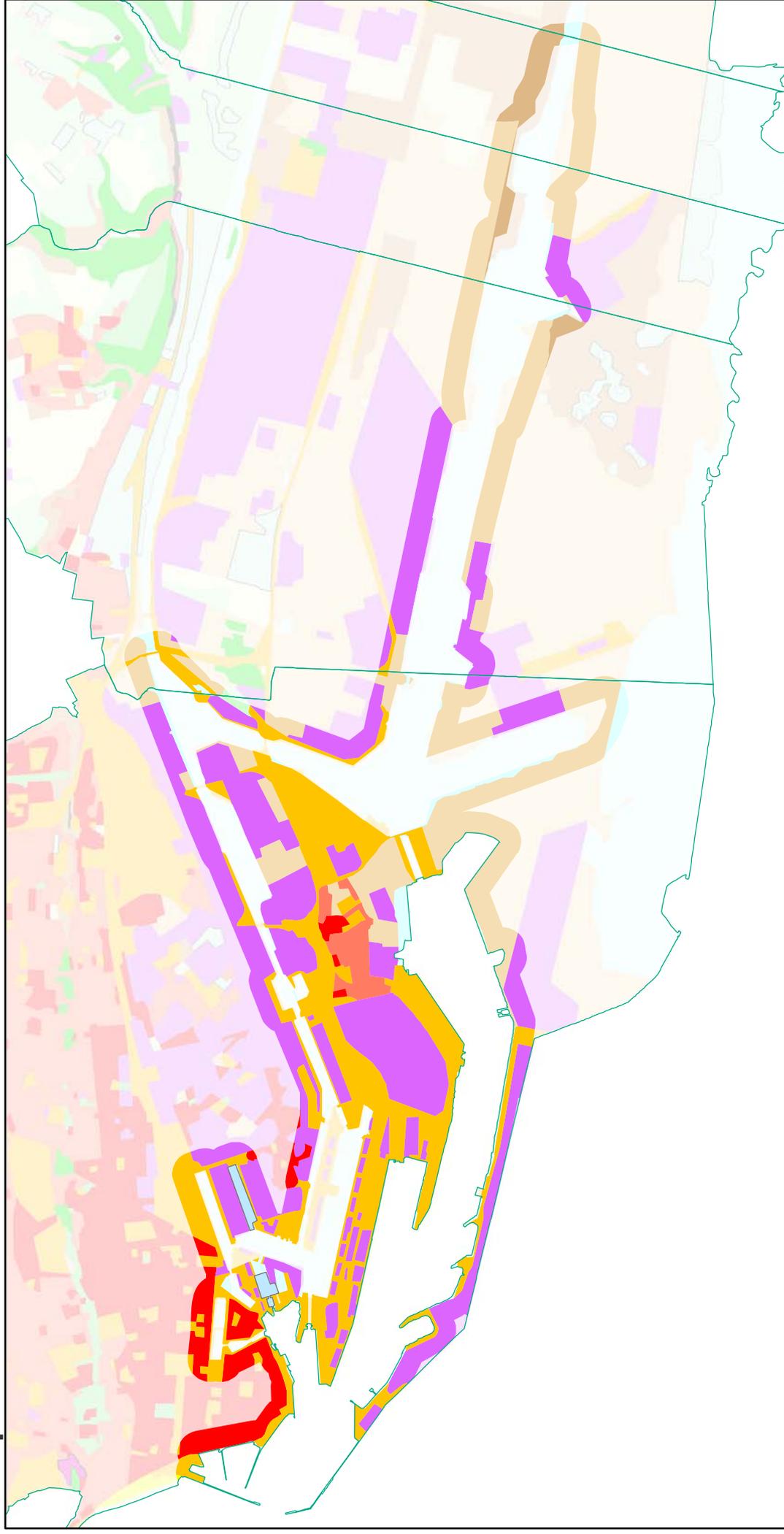


© BD - Iplil 1977  
© IGN BD Cartho 2007



# Occupation du sol en 1977

# Le Havre

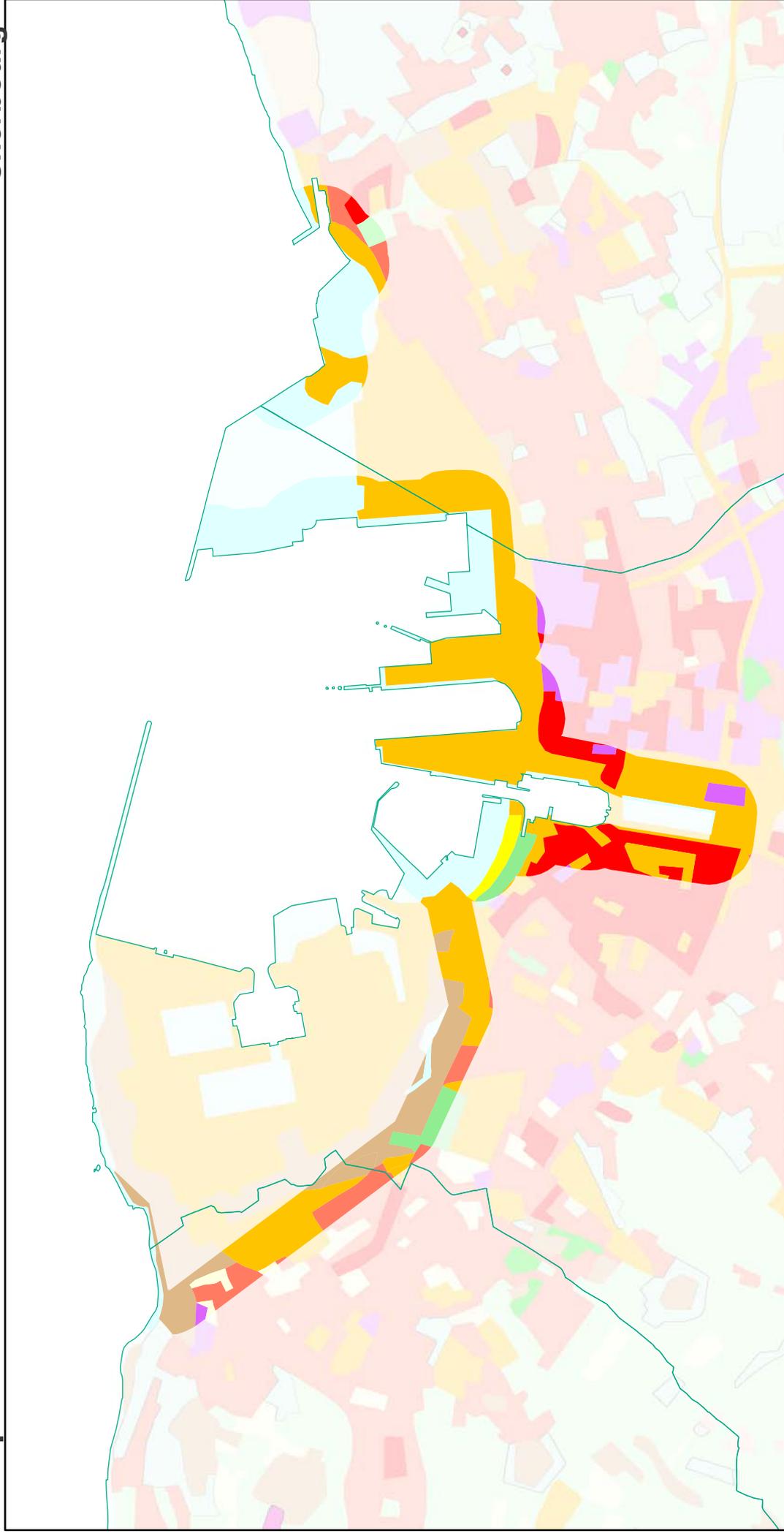


© BD - Iplil 1977  
 © IGN BD Carto 2007



# Occupation du sol en 1977

# Cherbourg



- Limite de commune
- Port de pêche
- Port de commerce
- Habitat dispersé récent
- Ensemble habitat collectif
- Ensemble habitat individuel groupé
- Habitat individuel diffus
- Zone industrielle et commerciale

- Emprise de grands équipements
- Espaces verts
- Camping et stationnement de caravanes
- Terre cultivée
- Prairie
- Friche
- Espace en mutation
- Lande, maquis, garrigue

- Bois
- Dunes
- Rochers, falaise
- Plage
- Mer, plans d'eau, estran et platiers
- Conchyliculture

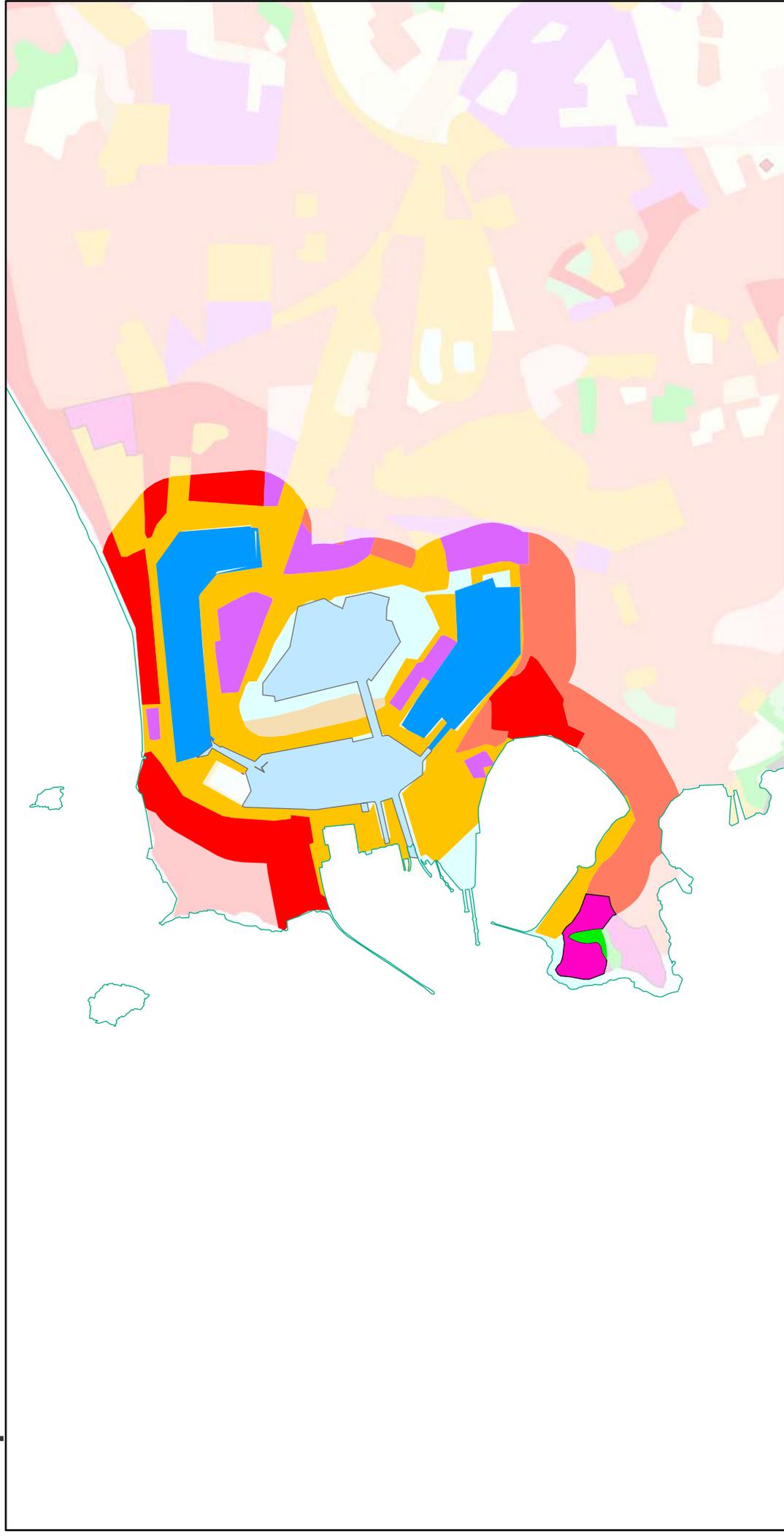


© BD - Ipli 1977  
© IGN BD Cartho 2007



# Occupation du sol en 1977

# St Malo



	Limite de commune		Emprise de grands équipements		Bois
	Port de pêche		Espaces verts		Dunes
	Port de commerce		Camping et stationnement de caravanes		Rochers, falaise
	Habitat dispersé récent		Terre cultivée		Plage
	Ensemble habitat collectif		Prairie		Mer, plans d'eau, estran et platiers
	Ensemble habitat individuel groupé		Friche		Conchyliculture
	Habitat individuel diffus		Espace en mutation		
	Zone industrielle et commerciale		Lande, maquis, garrigue		

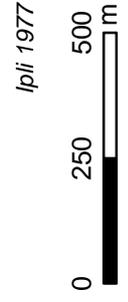
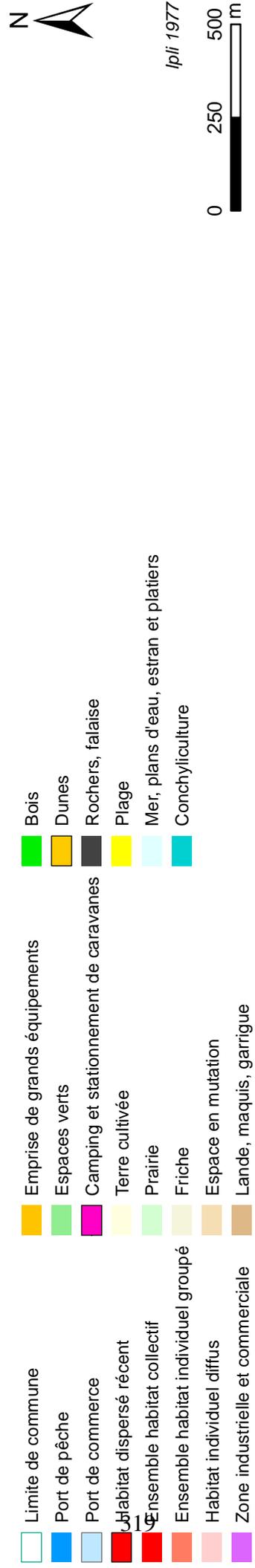
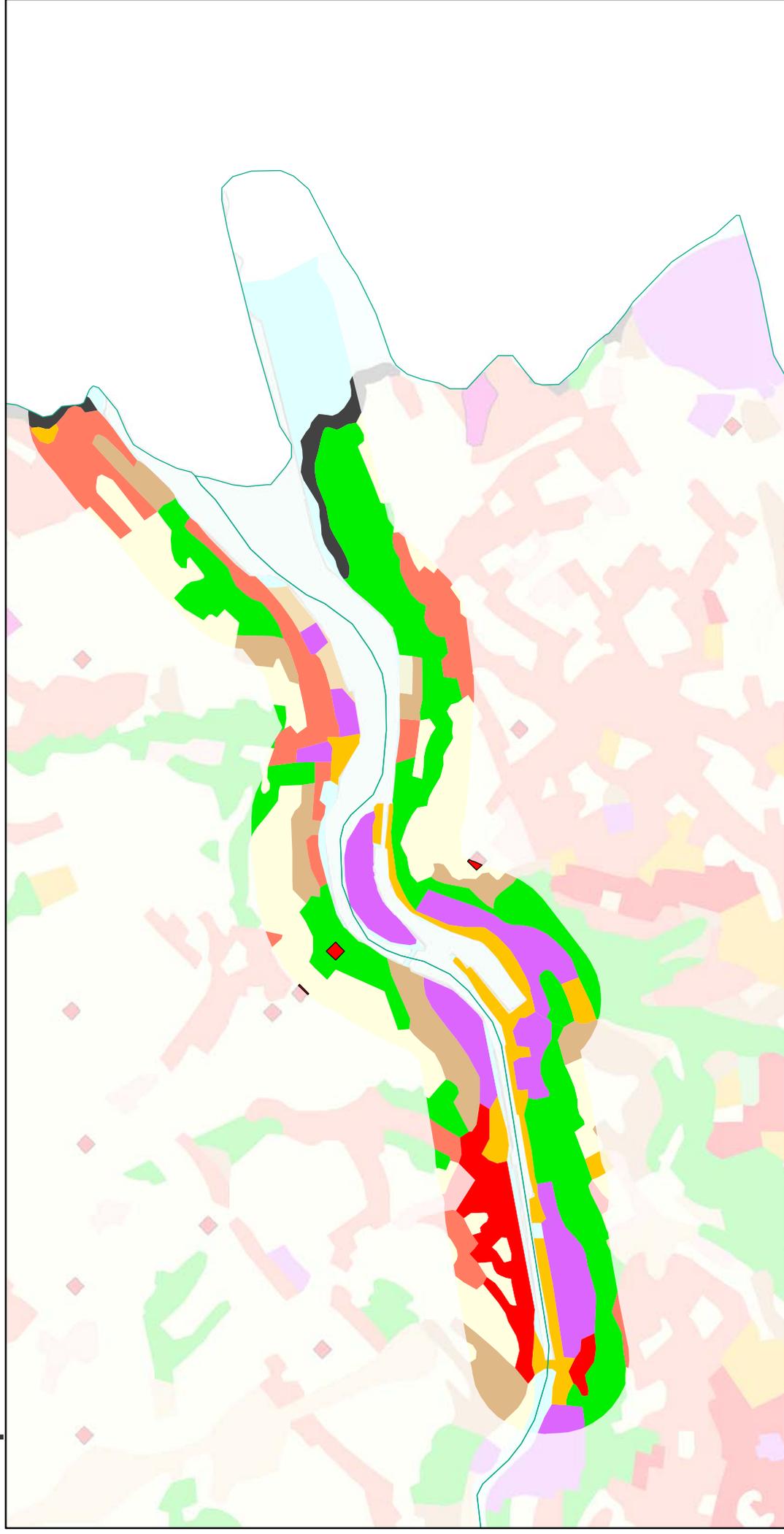


© BD - Ipli 1977  
© IGN BD Cartho 2007



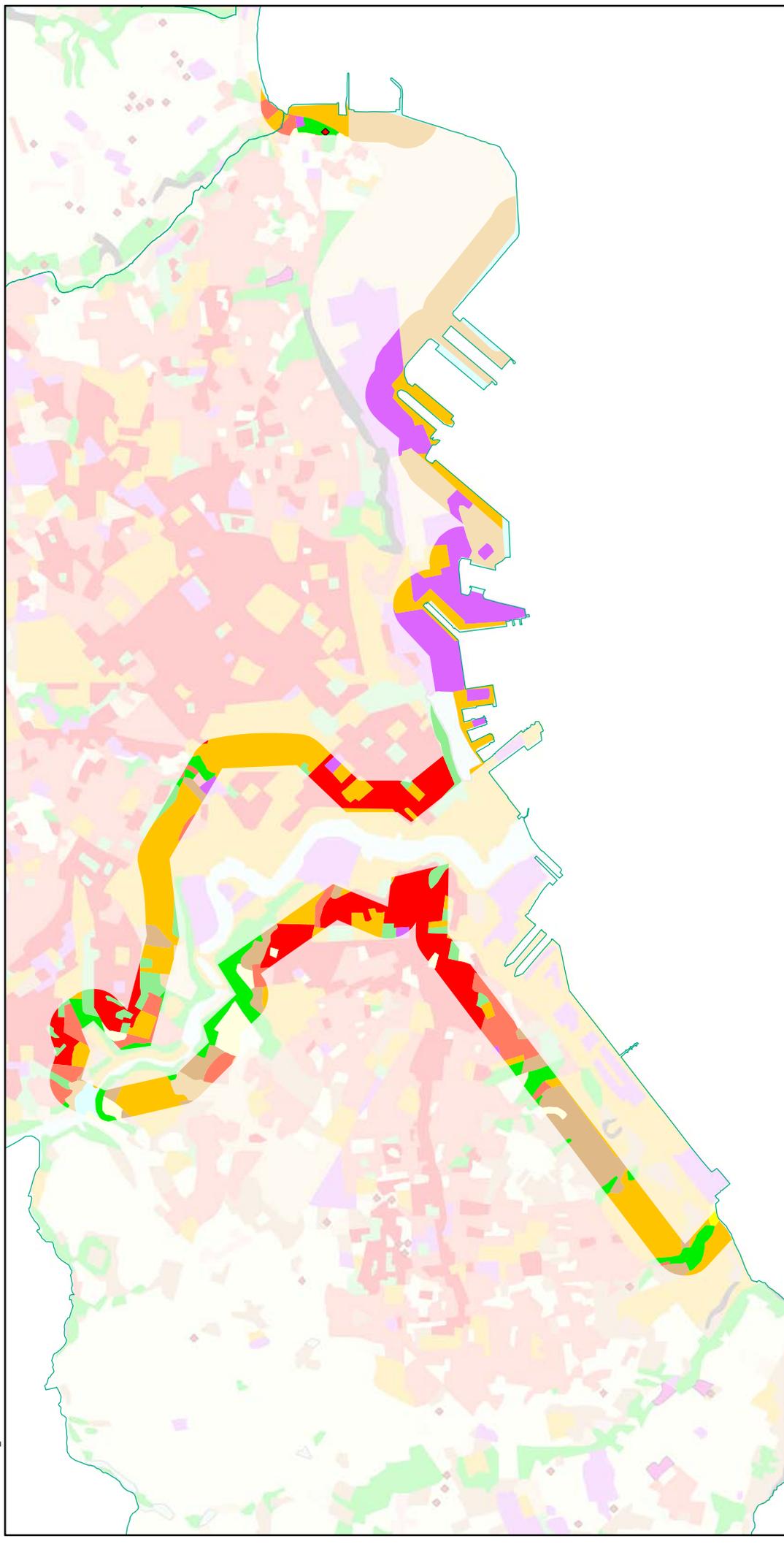
# Occupation du sol en 1977

# St Briec



# Occupation du sol en 1977

Brest



	Limite de commune		Bois
	Port de pêche		Emprise de grands équipements
	Port de commerce		Espaces verts
	Habitat dispersé récent		Camping et stationnement de caravanes
	Ensemble habitat collectif		Terre cultivée
	Ensemble habitat individuel groupé		Prairie
	Habitat individuel diffus		Friche
	Zone industrielle et commerciale		Espace en mutation
			Lande, maquis, garrigue
			Rochers, falaise
			Plage
			Mer, plans d'eau, estran et platiers
			Conchyliculture



© BD - Ipl 1977  
© IGN BD Cartho 2007



# Occupation du sol en 1977

# Concarneau



Limite de commune	Emprise de grands équipements	Bois
Port de pêche	Espaces verts	Dunes
Port de commerce	Camping et stationnement de caravanes	Rochers, falaise
Habitat dispersé récent	Terre cultivée	Plage
Ensemble habitat collectif	Prairie	Mer, plans d'eau, estran et platiers
Ensemble habitat individuel groupé	Friche	Conchyliculture
Habitat individuel diffus	Espace en mutation	
Zone industrielle et commerciale	Lande, maquis, garrigue	

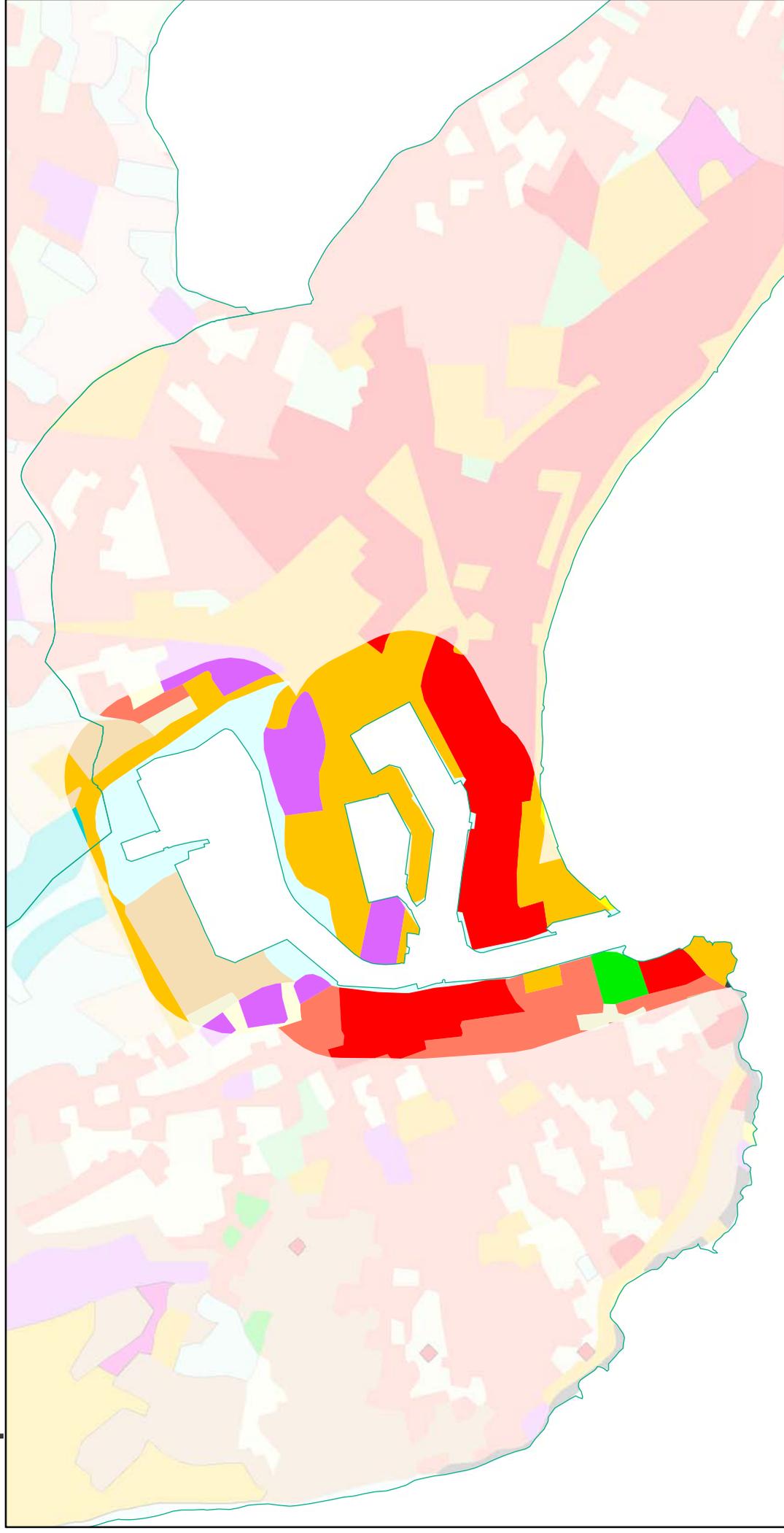


© BD - Ipli 1977  
© IGN BD Cartho 2007



# Occupation du sol en 1977

# Les Sables d'Olonne



- Limite de commune
- Port de pêche
- Port de commerce
- Habitat dispersé récent
- Ensemble habitat collectif
- Ensemble habitat individuel groupé
- Habitat individuel diffus
- Zone industrielle et commerciale

- Emprise de grands équipements
- Espaces verts
- Camping et stationnement de caravanes
- Terre cultivée
- Prairie
- Friche
- Espace en mutation
- Lande, maquis, garrigue

- Bois
- Dunes
- Rochers, falaises
- Plage
- Mer, plans d'eau, estran et platiers
- Conchyliculture



© BD - Ipli 1977  
© IGN BD Carto 2007



Au regard de ces cartes, des profils de ports différents se dessinent.

- Le port de Boulogne sur mer apparaît très cloisonné avec une coupure majeure est-ouest, les bassins les plus centraux marquant la coupure. En effet, la zone à l'est du port est une zone urbaine avec des fonctions d'« habitat », de « bois » et d'« emprises de grands équipements ». En revanche la zone à l'ouest, plus imposante est une importante « zone industrielle et commerciale » associée à des « Emprises de grands équipements ». Seule une parcelle d'« habitat » est ainsi présente à l'ouest des bassins centraux.
- Le port du Havre est également dominé par les fonctions industrielles et commerciales. Il s'agit, comme à Dunkerque d'un port très vaste et déjà très industrialisé en 1977. La ville se situe au nord-ouest et forme une tache minime face aux emprises portuaires. Seule, une zone d'« habitat » apparaît au milieu de cet espace portuaire, sans doute le quartier des dockers disséminé au milieu de l'espace industrialo – portuaire.
- Cherbourg marque une nouvelle réalité, celle d'un port militaire par définition fermé au public. La zone ouest du port est ainsi très peu détaillée, les zones militaires n'étant pas ou peu renseignées. En dehors de cet espace clos, la ville située au sud de notre représentation, semble mieux connectée au port que dans les ports précédemment abordés. Il n'y a pas d'oppositions majeures entre les zones d'« habitat » et les « emprises de grands équipements ».
- Le port de St Malo est quant à lui totalement intégré à la ville. Il est situé en plein centre de celle-ci. On retrouve ainsi à St Malo, les bassins, autour de ceux-ci, les « emprises de grands équipements » et la « zone industrielle et commerciale », puis les fonctions d'« habitat » autour. Cette imbrication plus importante est sans doute liée à la taille du port, plus petit.
- A St Briec, le paysage de 1977 apparaît encore très rural. De nombreux bois bordent l'espace portuaire. Si la rive nord semble plus marquée par les fonctions d'« habitat », de « bois » et d'« espace en mutation », la rive sud en revanche est sans doute plus industrialo – portuaire. C'est en effet sur celle-ci que l'on retrouve les « emprises de grands équipements » et la « zone industrielle » en majorité.

- Pour le port de Brest, on retrouve, comme à Cherbourg une logique militaire. L'arsenal occupe largement la partie est du port. Une fois encore, on distingue à peine les fonctions en son sein. Ses abords sont en revanche marqués majoritairement par de l'« habitat » et des « emprises de grands équipements ». Le port de commerce apparaît au sud, sud-est de la carte avec ses fonctions emblématiques : « zone industrielle et commerciale » et « emprise de grands équipements ». Enfin, la zone la plus à l'est semble isolée de la ville et du port. Elle est dominée par des espaces naturels et de l'« habitat ».
- Le port de Concarneau, comme à St Malo, semble bien connecté à la ville. On note néanmoins une importante « zone industrielle et commerciale » au nord est de la carte. On remarque la présence de parcelles plantées d'arbres, qui dénotent un port peu industrialisé.
- Enfin, le port des Sables d'Olonne, port de petite taille, où les fonctions urbaines et portuaires semblent assez bien connectées, même si l'emprise portuaire est plus dominante au nord. On imagine un petit clivage entre les espaces portuaires et urbains en 1977, même si cela n'est pas très visible, en raison de la petite taille du port.

Cette première série de cartes nous montre la réalité portuaire de 1977. Quatre types de ports et par conséquent de relation ville – port singulières peuvent être distingués.

Il existe ainsi des espaces très marqués par leurs ports. Dans ce cas, le port occupe une grande partie de l'espace et la ville apparaît secondaire au sein de cette emprise. Ce type de port se caractérise également par une coupure nette entre l'espace portuaire et l'espace urbain. S'il s'agit en général de grands ports de commerce tels que Dunkerque ou Le Havre, on remarque que Boulogne, grand port de pêche industrialisé, entre également dans cette catégorie.

La spécificité des ports militaires apparaît très nettement. Ils sont caractérisés par de vastes enclaves fermées au public, au sein du port et de la ville. Brest et Cherbourg font ainsi partie de cette deuxième réalité ville – port.

Certains petits ports sont très bien intégrés aux villes qui les abritent. St Malo et Concarneau entrent dans cette catégorie. Le port des Sables d'Olonne, s'il semblait moins intégré que les deux autres en 1977, entre néanmoins dans cette typologie.

Enfin, le port de St Briec est isolé. Nous sommes en effet en présence d'un espace encore très rural en 1977. Il s'agit donc d'un port à la campagne.

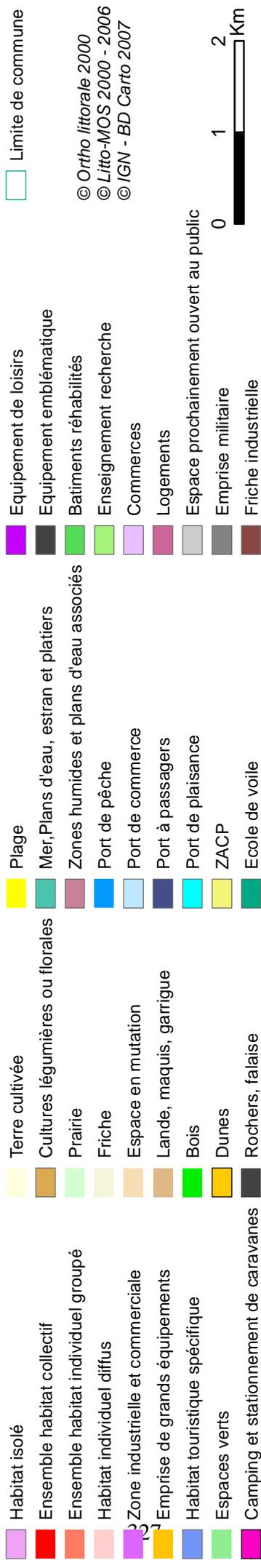
### 6.1.3- L'occupation du sol en 2006.

La deuxième partie de ce travail consiste à observer la situation des ports en 2006. Une carte d'occupation du sol a ainsi été réalisée pour chacun d'entre eux. Pour cette représentation, les données Ipli 2006 ont été apposées avec une légère transparence sur l'ortholittorale.

Comme pour les données de 1977, une planche (figure 42) avec les ports à la même échelle initie cette série de représentations. S'en suivent les différentes cartes de l'occupation du sol en 2006, par port.

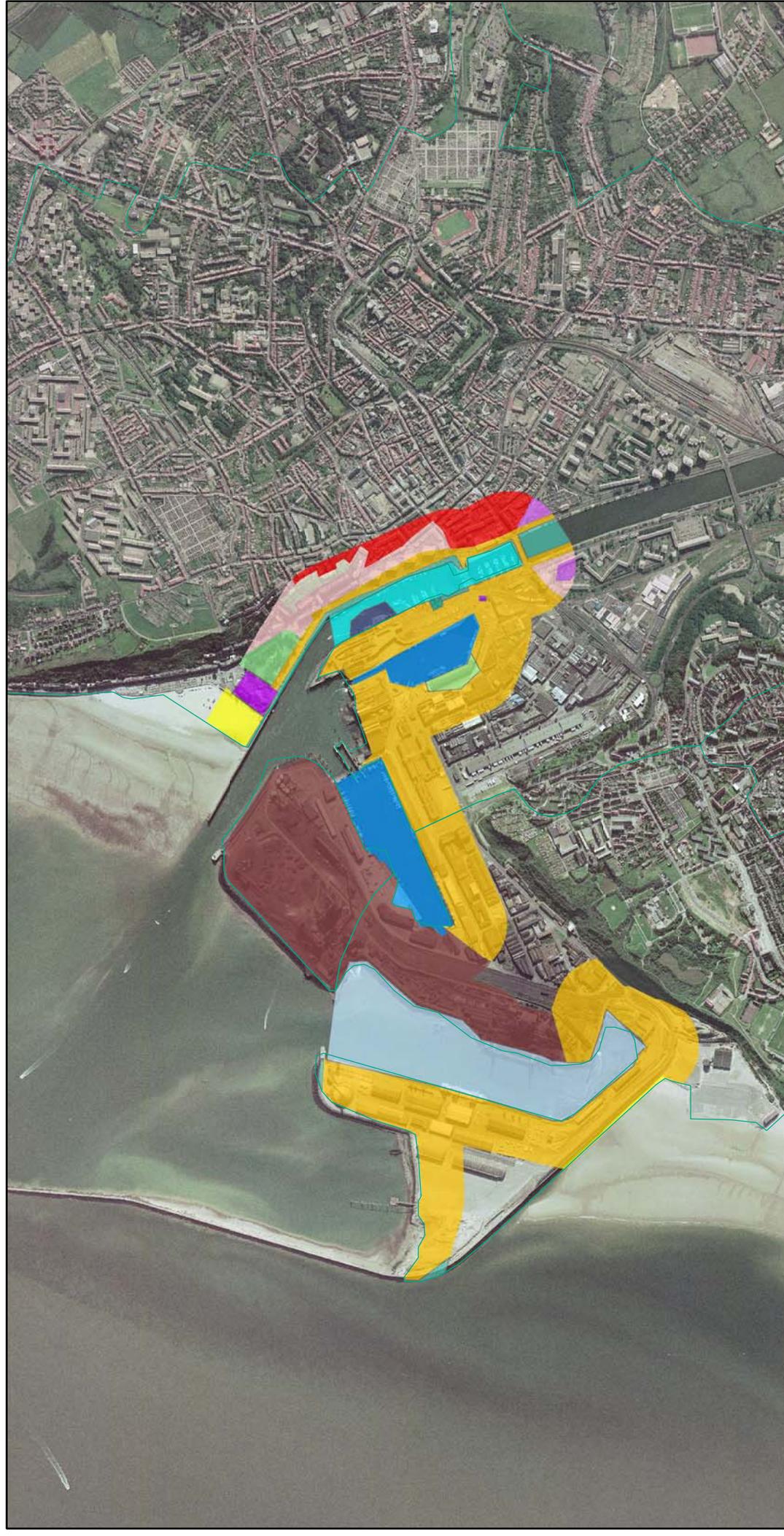
# Occupation du sol en 2006

# Dunkerque



# Occupation du sol en 2006

# Boulogne



- |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
|  Habitat isolé                         |  Terre cultivée                  |  Plage                                 |  Equipement de loisirs                 |  Limite de commune |
|  Ensemble habitat collectif            |  Cultures légumières ou florales |  Mer, Plans d'eau, estran et platiers  |  Equipement emblématique               |   |
|  Ensemble habitat individuel groupé    |  Prairie                         |  Zones humides et plans d'eau associés |  Batiments réhabilités                 |   |
|  Habitat individuel diffus             |  Friche                          |  Port de pêche                         |  Enseignement recherche                |   |
|  Zone industrielle et commerciale      |  Espace en mutation              |  Port de commerce                      |  Commerces                             |   |
|  Emprise de grands équipements         |  Lande, maquis, garrigue         |  Port à passagers                      |  Logements                             |   |
|  Habitat touristique spécifique        |  Bois                            |  Port de plaisance                     |  Espace prochainement ouvert au public |   |
|  Espaces verts                         |  Dunes                           |  ZACP                                  |  Emprise militaire                     |   |
|  Camping et stationnement de caravanes |  Rochers, falaise                |  Ecole de voile                        |  Friche industrielle                   |   |

N



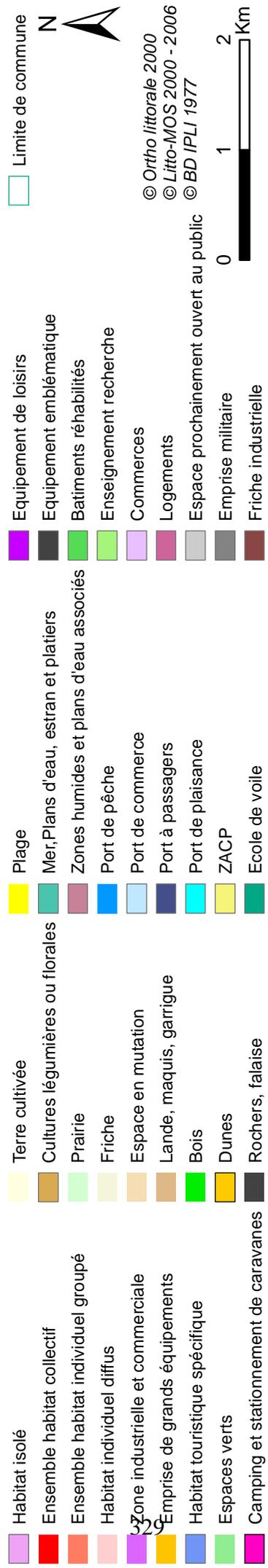
0 500 1 000 m



© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © IGN - BD Cartho 2007

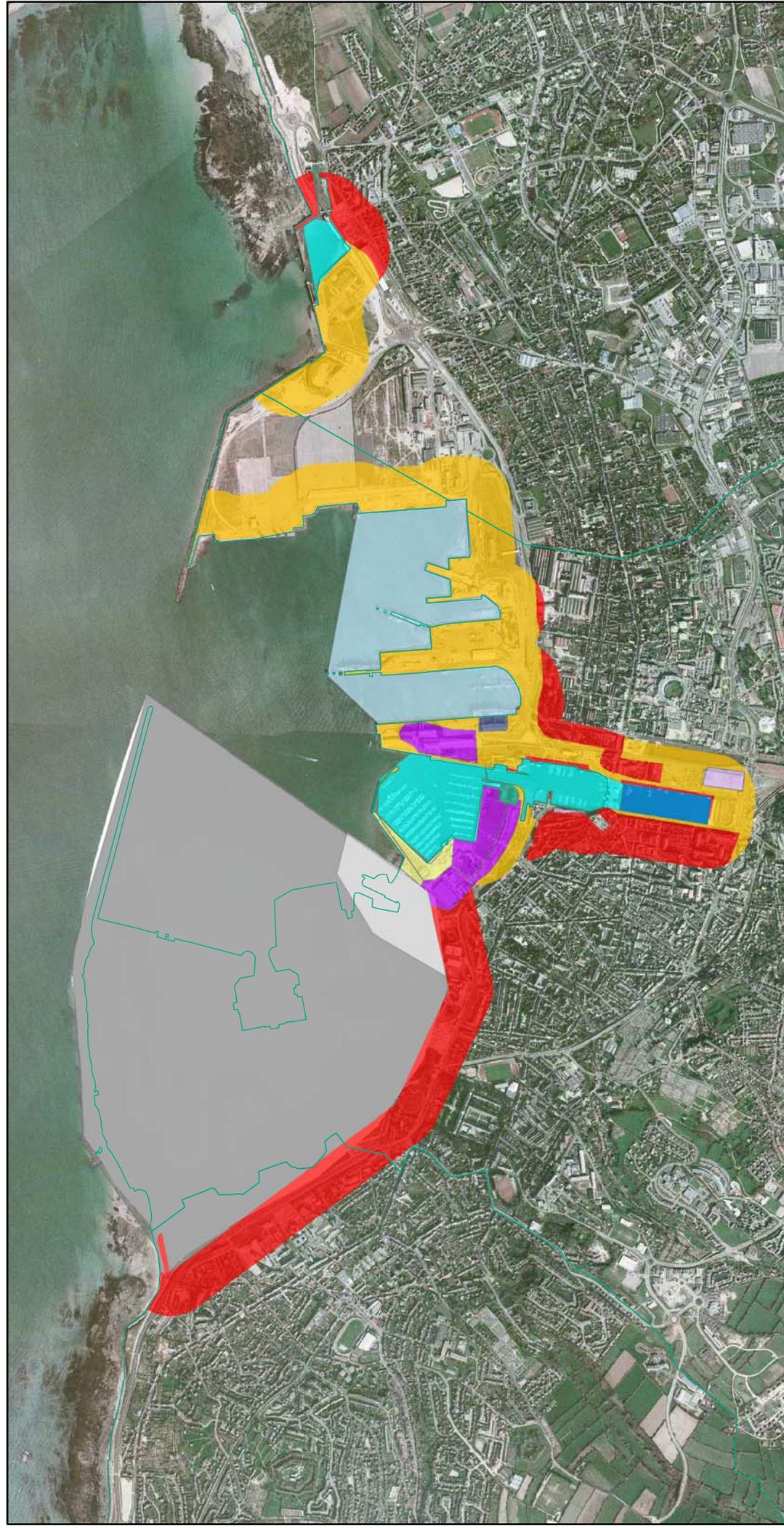
# Occupation du sol en 2006

# Le Havre



# Occupation du sol en 2006

# Cherbourg



Habitat isolé	Terre cultivée	Plage	Equipement de loisirs
Ensemble habitat collectif	Cultures légumières ou florales	Mer, Plans d'eau, estran et platiers	Equipement emblématique
Ensemble habitat individuel groupé	Prairie	Zones humides et plans d'eau associés	Batiments réhabilités
Habitat individuel diffus	Friche	Port de pêche	Enseignement recherche
Zone industrielle et commerciale	Espace en mutation	Port de commerce	Commerces
Emprise de grands équipements	Lande, maquis, garrigue	Port à passagers	Logements
Habitat touristique spécifique	Bois	Port de plaisance	Espace prochainement ouvert au public
Espaces verts	Dunes	ZACP	Emprise militaire
Camping et stationnement de caravanes	Rochers, falaise	Ecole de voile	Friche industrielle

Limite de commune

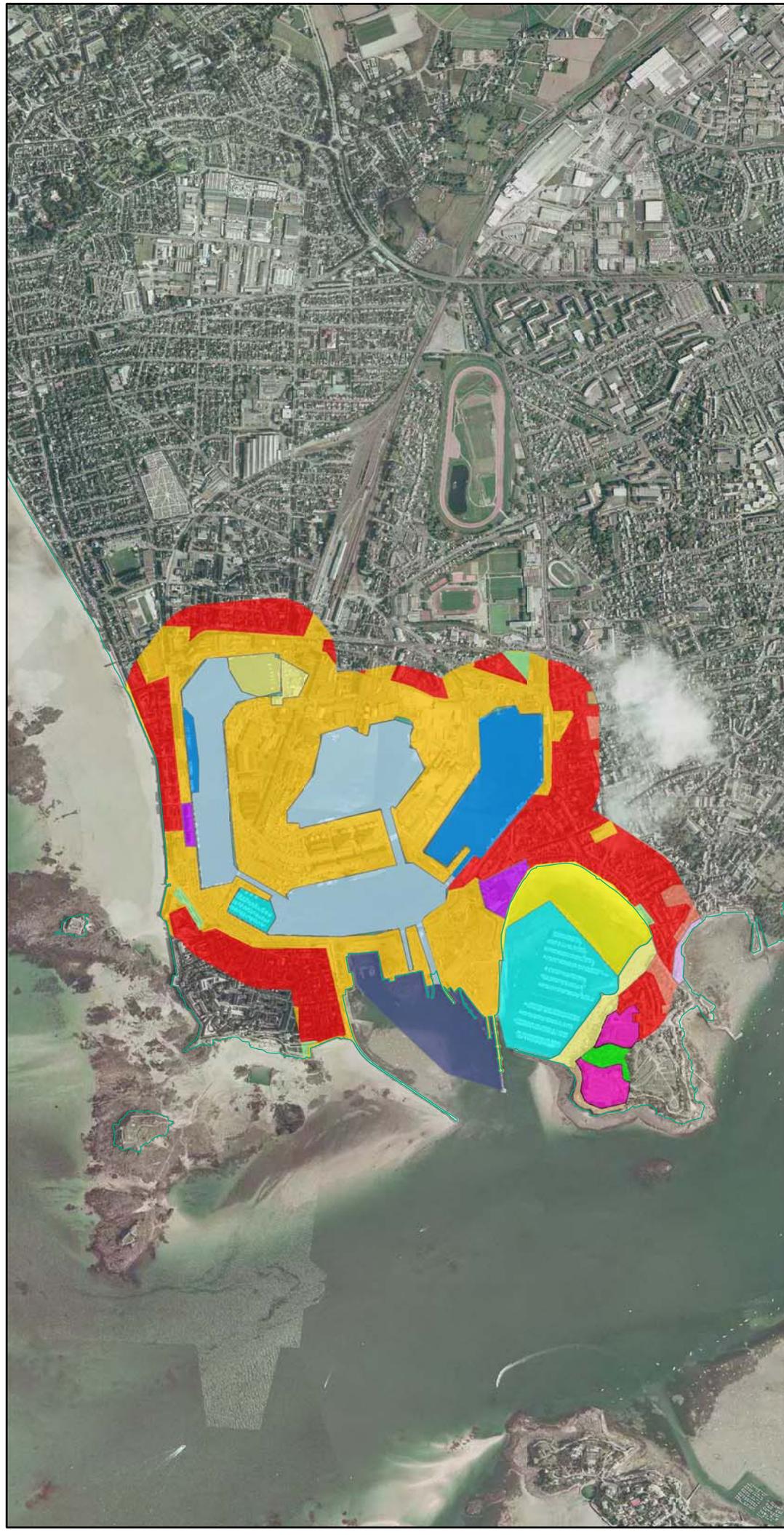
N

© Ortho litorale 2000  
 © Lito-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPLI 1977

0 500 1 000 m

# Occupation du sol en 2006

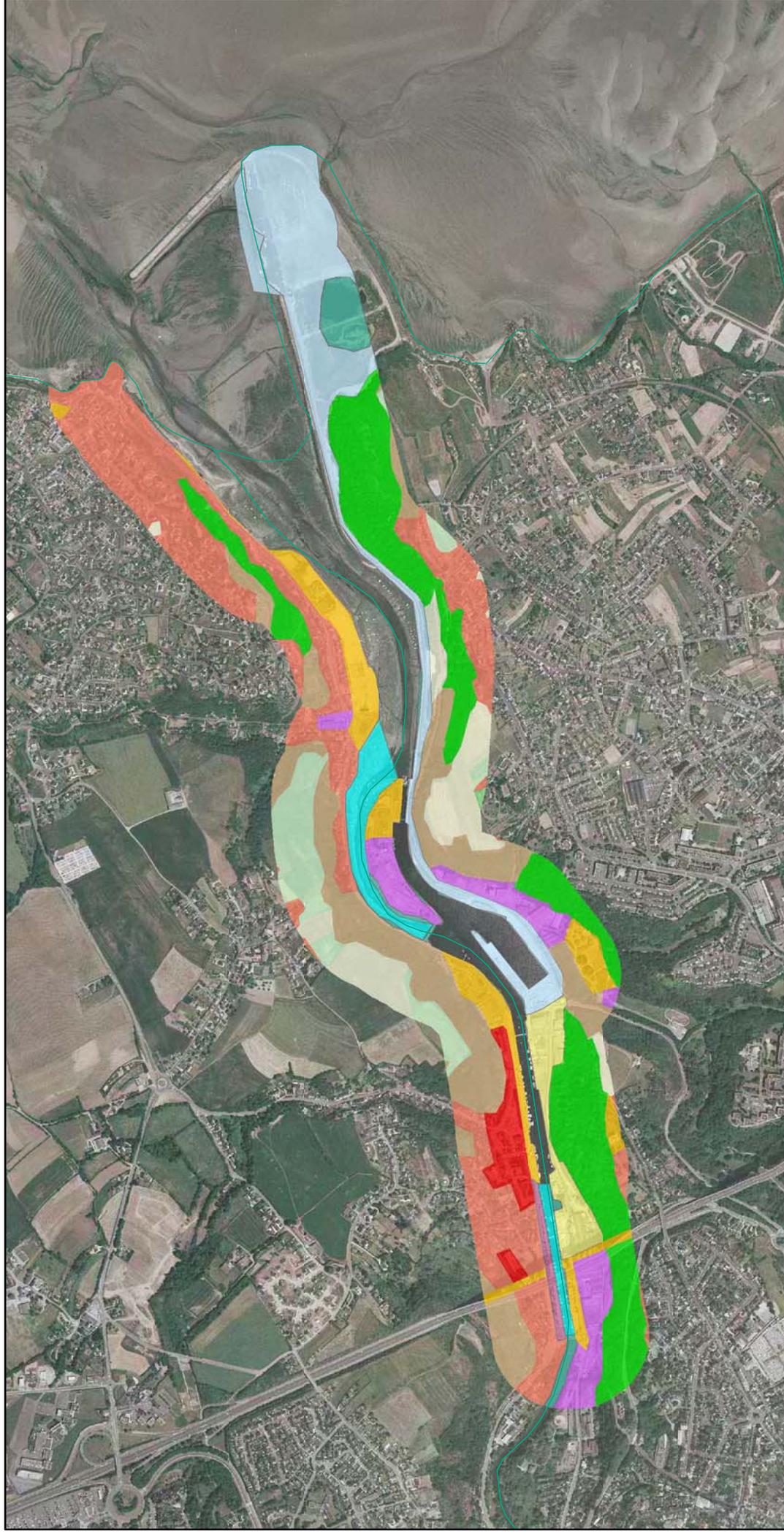
# St Malo



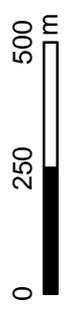
- |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
|  Habitat isolé                         |  Terre cultivée                  |  Plage                                 |  Equipement de loisirs                 |  Limite de commune |
|  Ensemble habitat collectif            |  Cultures légumières ou florales |  Mer, Plans d'eau, estran et platiers  |  Equipement emblématique               |   |
|  Ensemble habitat individuel groupé    |  Prairie                         |  Zones humides et plans d'eau associés |  Batiments réhabilités                 |   |
|  Habitat individuel diffus             |  Friche                          |  Port de pêche                         |  Enseignement recherche                |   |
|  Zone industrielle et commerciale      |  Espace en mutation              |  Port de commerce                      |  Commerces                             |   |
|  Emprise de grands équipements         |  Lande, maquis, garrigue         |  Port à passagers                      |  Logements                             |   |
|  Habitat touristique spécifique        |  Bois                            |  Port de plaisance                     |  Espace prochainement ouvert au public |   |
|  Espaces verts                         |  Dunes                           |  ZACP                                  |  Emprise militaire                     |   |
|  Camping et stationnement de caravanes |  Rochers, falaise                |  Ecole de voile                        |  Friche industrielle                   |   |
- © Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006  
© BD IPLI 1977
- 0 500 1 000 m

# Occupation du sol en 2006

# St Brieuc

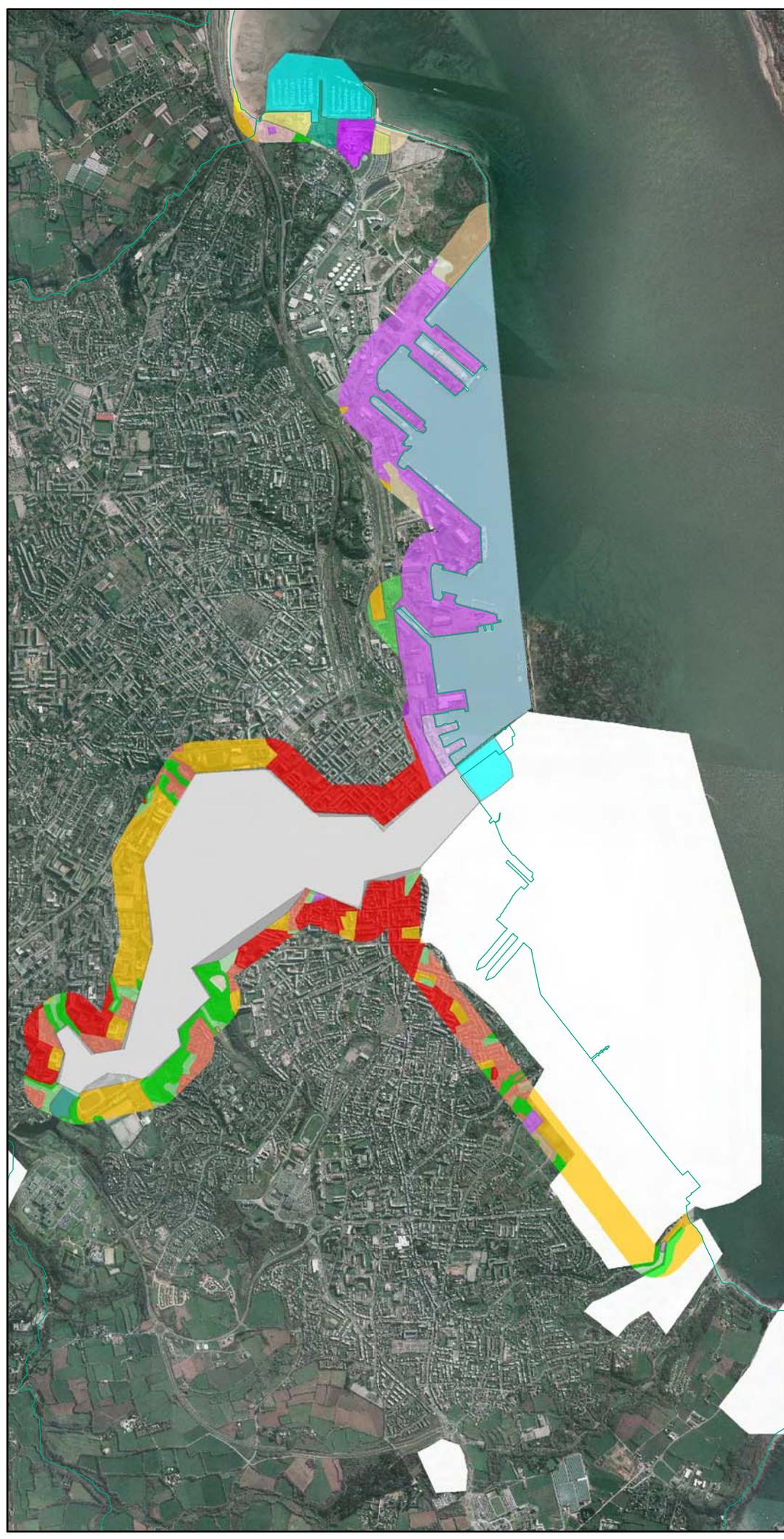


- |                                       |                                       |                                       |                         |
|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|
| Habitat isolé                         | Terre cultivée                        | Equipement de loisirs                 | Limite de commune       |
| Ensemble habitat collectif            | Cultures légumières ou florales       | Equipement emblématique               |                         |
| Ensemble habitat individuel groupé    | Prairie                               | Batiments réhabilités                 |                         |
| Habitat individuel diffus             | Friche                                | Enseignement recherche                |                         |
| Zone industrielle et commerciale      | Espace en mutation                    | Commerces                             | © Ortho littorale 2000  |
| Emprise de grands équipements         | Lande, maquis, garrigue               | Logements                             | © Litto-MOS 2000 - 2006 |
| Habitat touristique spécifique        | Bois                                  | Espace prochainement ouvert au public | © BD IPLI 1977          |
| Espaces verts                         | Dunes                                 | Emprise militaire                     |                         |
| Camping et stationnement de caravanes | Rochers, falaise                      | Friche industrielle                   |                         |
|                                       | Plage                                 |                                       |                         |
|                                       | Mer, Plans d'eau, estran et platiers  |                                       |                         |
|                                       | Zones humides et plans d'eau associés |                                       |                         |
|                                       | Port de pêche                         |                                       |                         |
|                                       | Port de commerce                      |                                       |                         |
|                                       | Port à passagers                      |                                       |                         |
|                                       | Port de plaisance                     |                                       |                         |
|                                       | ZACP                                  |                                       |                         |
|                                       | Ecole de voile                        |                                       |                         |



# Occupation du sol en 2006

# Brest



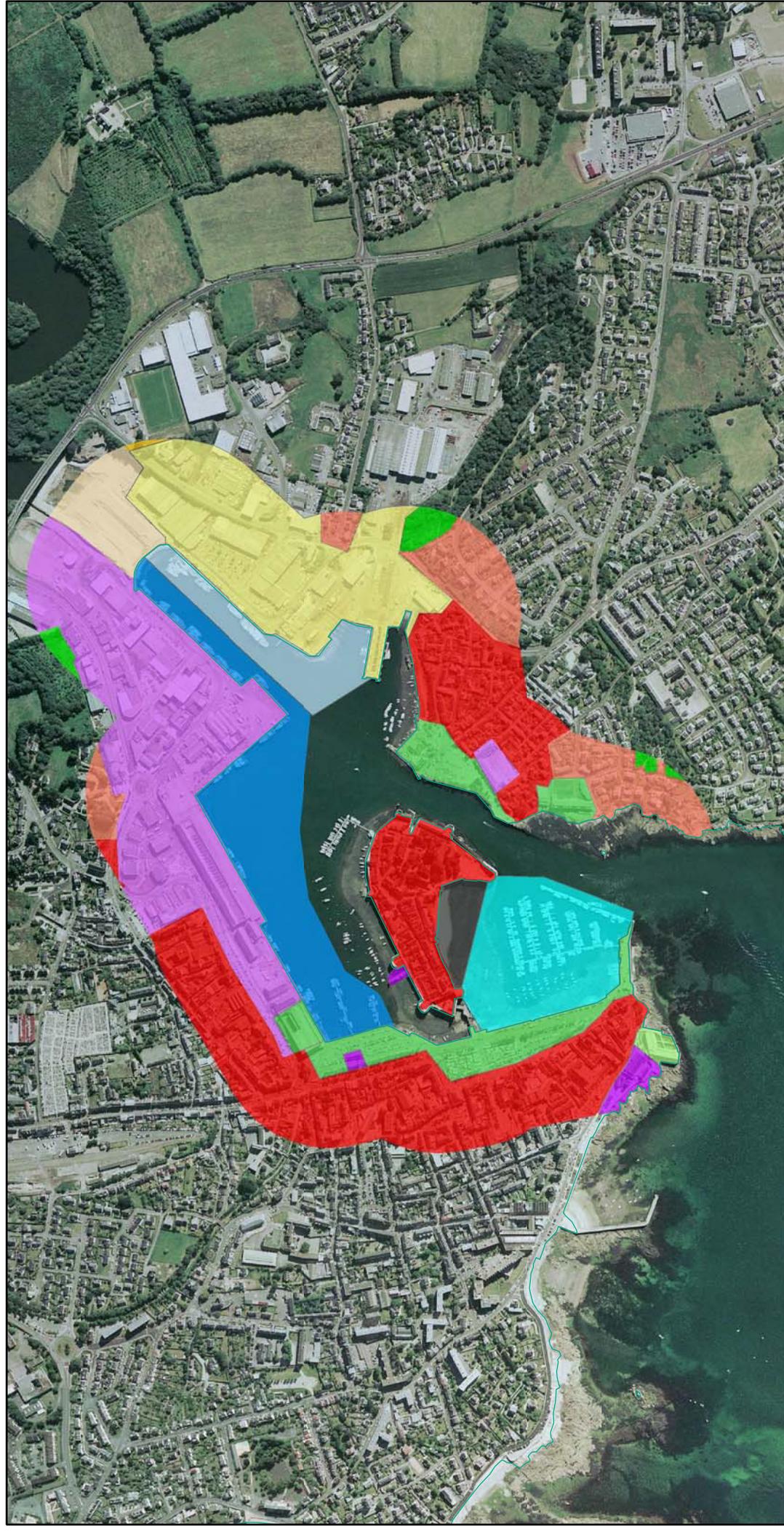
- |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
|  Habitat isolé                         |  Terre cultivée                  |  Plage                                 |  Equipement de loisirs                 |  Limite de commune |
|  Ensemble habitat collectif            |  Cultures légumières ou florales |  Mer, Plans d'eau, estran et platiers  |  Equipement emblématique               |   |
|  Ensemble habitat individuel groupé    |  Prairie                         |  Zones humides et plans d'eau associés |  Batiments réhabilités                 |   |
|  Habitat individuel diffus             |  Friche                          |  Port de pêche                         |  Enseignement recherche                |   |
|  Zone industrielle et commerciale      |  Espace en mutation              |  Port de commerce                      |  Commerces                             |   |
|  Emprise de grands équipements         |  Lande, maquis, garrigue         |  Port à passagers                      |  Logements                             |   |
|  Habitat touristique spécifique        |  Bois                            |  Port de plaisance                     |  Espace prochainement ouvert au public |   |
|  Espaces verts                         |  Dunes                           |  ZACP                                  |  Emprise militaire                     |   |
|  Camping et stationnement de caravanes |  Rochers, falaise                |  Ecole de voile                        |  Friche industrielle                   |   |

© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © IGN - BD Cartho 2007



# Occupation du sol en 2006

# Concarneau



- |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
|  Habitat isolé                         |  Terre cultivée                  |  Plage                                 |  Equipement de loisirs                 |  Limite de commune |
|  Ensemble habitat collectif            |  Cultures légumières ou florales |  Mer, Plans d'eau, estran et platiers  |  Equipement emblématique               |   |
|  Ensemble habitat individuel groupé    |  Prairie                         |  Zones humides et plans d'eau associés |  Batiments réhabilités                 |   |
|  Habitat individuel diffus             |  Friche                          |  Port de pêche                         |  Enseignement recherche                |   |
|  Zone industrielle et commerciale      |  Espace en mutation              |  Port de commerce                      |  Commerces                             |   |
|  Emprise de grands équipements         |  Lande, maquis, garrigue         |  Port à passagers                      |  Logements                             |   |
|  Habitat touristique spécifique        |  Bois                            |  Port de plaisance                     |  Espace prochainement ouvert au public |   |
|  Espaces verts                         |  Dunes                           |  ZACP                                  |  Emprise militaire                     |   |
|  Camping et stationnement de caravanes |  Rochers, falaise                |  Ecole de voile                        |  Friche industrielle                   |   |

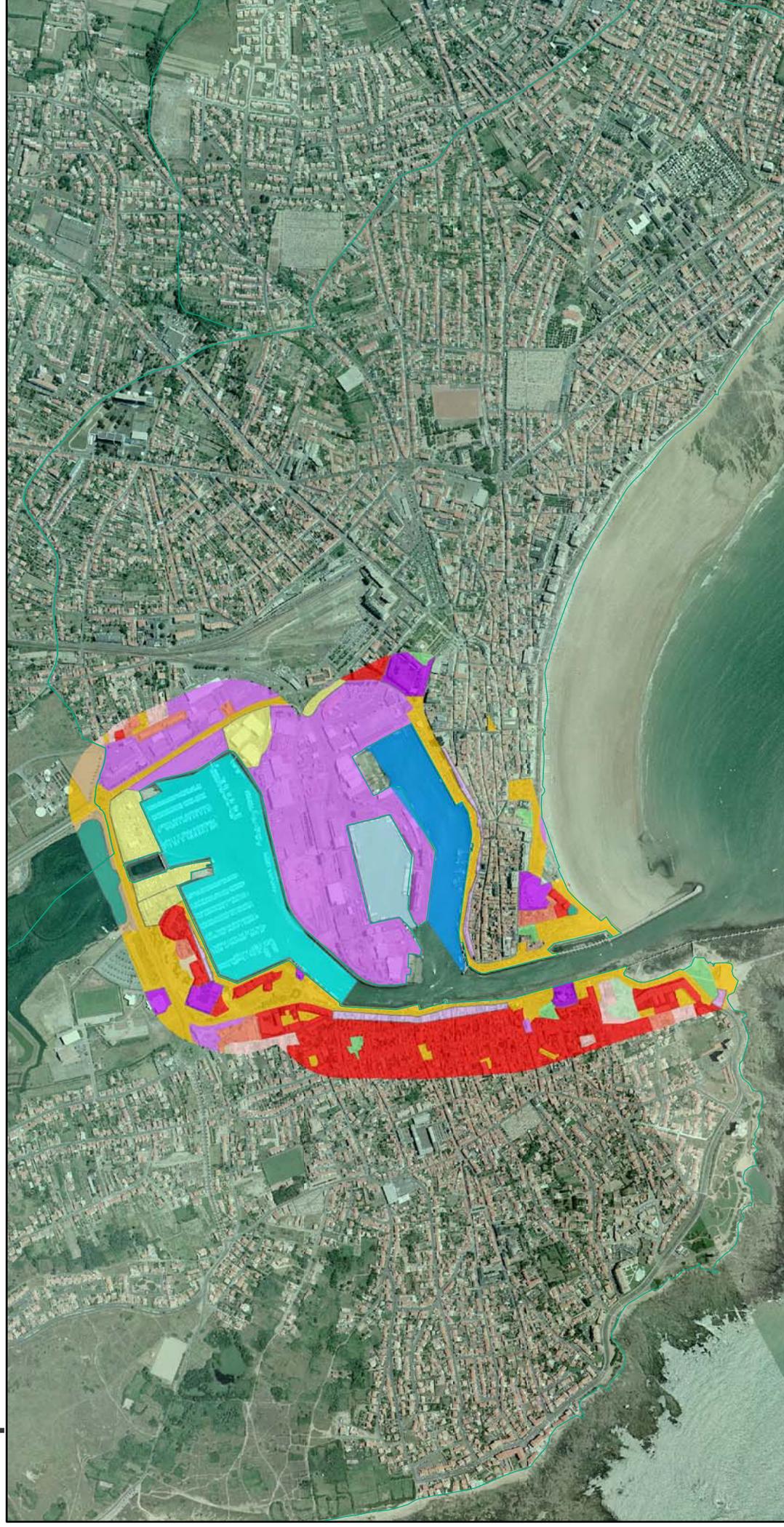


© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPLI 1977



# Occupation du sol en 2006

# Les Sables d'Olonne



- |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
|  Habitat isolé                         |  Terre cultivée                  |  Plage                                 |  Equipement de loisirs                 |  Limite de commune |
|  Ensemble habitat collectif            |  Cultures légumières ou florales |  Mer, Plans d'eau, estran et platiers  |  Equipement emblématique               |   |
|  Ensemble habitat individuel groupé    |  Prairie                         |  Zones humides et plans d'eau associés |  Batiments réhabilités                 |   |
|  Habitat individuel diffus             |  Friche                          |  Port de pêche                         |  Enseignement recherche                |   |
|  Zone industrielle et commerciale      |  Espace en mutation              |  Port de commerce                      |  Commerces                             |   |
|  Emprise de grands équipements         |  Lande, maquis, garrigue         |  Port à passagers                      |  Logements                             |   |
|  Habitat touristique spécifique        |  Bois                            |  Port de plaisance                     |  Espace prochainement ouvert au public |   |
|  Espaces verts                         |  Dunes                           |  ZACP                                  |  Emprise militaire                     |   |
|  Camping et stationnement de caravanes |  Rochers, falaise                |  Ecole de voile                        |  Friche industrielle                   |   |



© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPLI 1977



### 6.1.3- Les évolutions des emprises portuaires (1977 – 2006).

Nous n'allons pas ici établir de commentaires pour l'ensemble des cartes. Nous avons en effet choisi de traduire les évolutions de l'interface ville – port, via une autre carte, celle de l' « évolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006 ».

La notion « d'emprise portuaire » comprend : les différents ports, les emprises de grands équipements et les zones industrielles et commerciales. Elle est délimitée par un liseré gris sur la carte. L'objectif est en effet, de visualiser les évolutions qui se sont produites à l'intérieur de cet espace. La légende est divisée en deux sous - parties. Les couleurs pleines correspondent à l'occupation du sol en 2006, les hachures pour lesquelles on a repris le même code couleur Ipli, correspondent à l'occupation du sol en 1977.

Ainsi les zones non hachurées correspondent à de nouveaux espaces. Il s'agit ou de zones gagnées sur la mer ou parfois d'espaces qui n'étaient pas renseignés en 1977. C'est le cas par exemple, de nombreux bassins.

Pour les zones hachurées, la fonction actuelle est en pleine couleur, les hachures permettent quant à elles de nous renseigner sur le type d'usage en 1977. Lorsque les hachures et le fond sont de la même couleur, cela signifie donc que les usages demeurent inchangés depuis 1977.

Voyons dès à présent ce que cela donne...

# Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006

## Dunkerque



- Limite de l'emprise portuaire en 1977
- ▨ Zone industrielle et commerciale
- ▨ Emprise de grands équipements
- ▨ Port de commerce
- ▨ Port de pêche

- Occupation du sol 1977**
- ▨ Zone industrielle et commerciale
  - ▨ Emprise de grands équipements
  - ▨ Port de pêche
  - ▨ Port de commerce
  - ▨ Port à passagers

- Occupation du sol 2006**
- ▨ Port de plaisance
  - ▨ ZACP
  - ▨ Ecole de voile
  - ▨ Equipement de loisirs
  - ▨ Equipement emblématique
  - ▨ Batiments réhabilités

- ▨ Enseignement recherche
- ▨ Commerces
- ▨ Logements
- ▨ Espace prochainement ouvert au public
- ▨ Emprise militaire
- ▨ Friche industrielle

© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPLI 1977



# Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006

## Boulogne



- Limite de l'emprise portuaire en 1977
  - Limite de l'emprise portuaire en 2006
- Occupation du sol 1977**
- Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de commerce
  - Port de pêche
- Occupation du sol 2006**
- Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de pêche
  - Port de commerce
  - Port à passagers
- Port de plaisance**
- ZACP
  - Ecole de voile
  - Equipement de loisirs
  - Equipement emblématique
  - Batiments réhabilités
- Enseignement recherche**
- Commerces
  - Logements
  - Espace prochainement ouvert au public
  - Emprise militaire
  - Friche industrielle



© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPLI 1977



# Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006

Le Havre



Limite de l'emprise portuaire en 1977  
**Occupation du sol 1977**  
 Zone industrielle et commerciale  
 Emprise de grands équipements  
 Port de commerce  
 Port de pêche

**Occupation du sol 2006**  
 Zone industrielle et commerciale  
 Emprise de grands équipements  
 Port de pêche  
 Port de commerce  
 Port à passagers

Port de plaisance  
 ZACP  
 Ecole de voile  
 Equipement de loisirs  
 Equipement emblématique  
 Batiments réhabilités

Enseignement recherche  
 Commerces  
 Logements  
 Espace prochainement ouvert au public  
 Emprise militaire  
 Friche industrielle

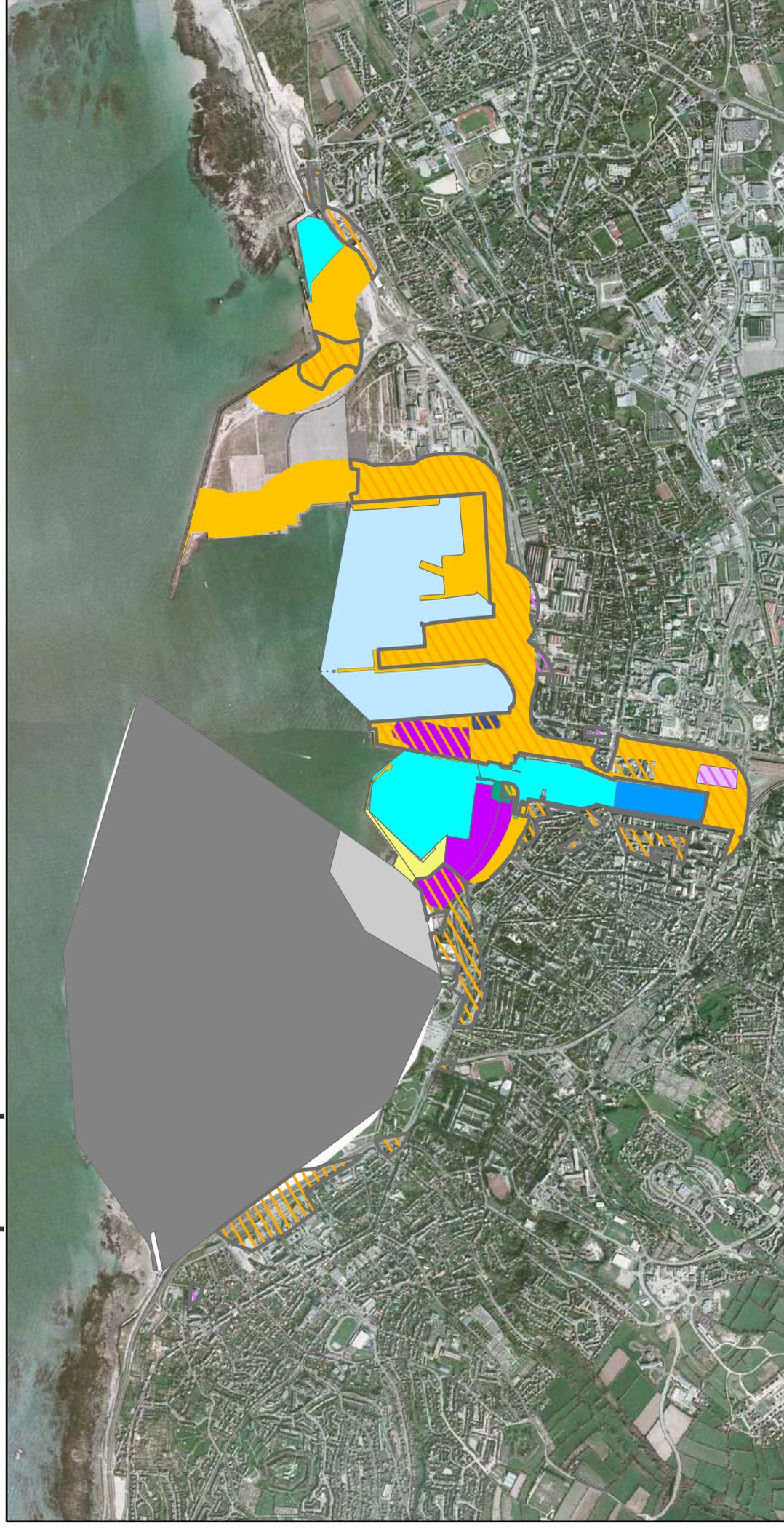
© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPLI 1977

0 1 2 Km

N

# Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006

Cherbourg



- Limite de l'emprise portuaire en 1977
- Occupation du sol 1977**
  - Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de commerce
  - Port de pêche
- Occupation du sol 2006**
  - Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de pêche
  - Port de commerce
  - Port à passagers
- Port de plaisance
- ZACP
- Ecole de voile
- Equipement de loisirs
- Equipement emblématique
- Batiments réhabilités
- Enseignement recherche
- Commerces
- Logements
- Espace prochainement ouvert au public
- Emprise militaire
- Friche industrielle

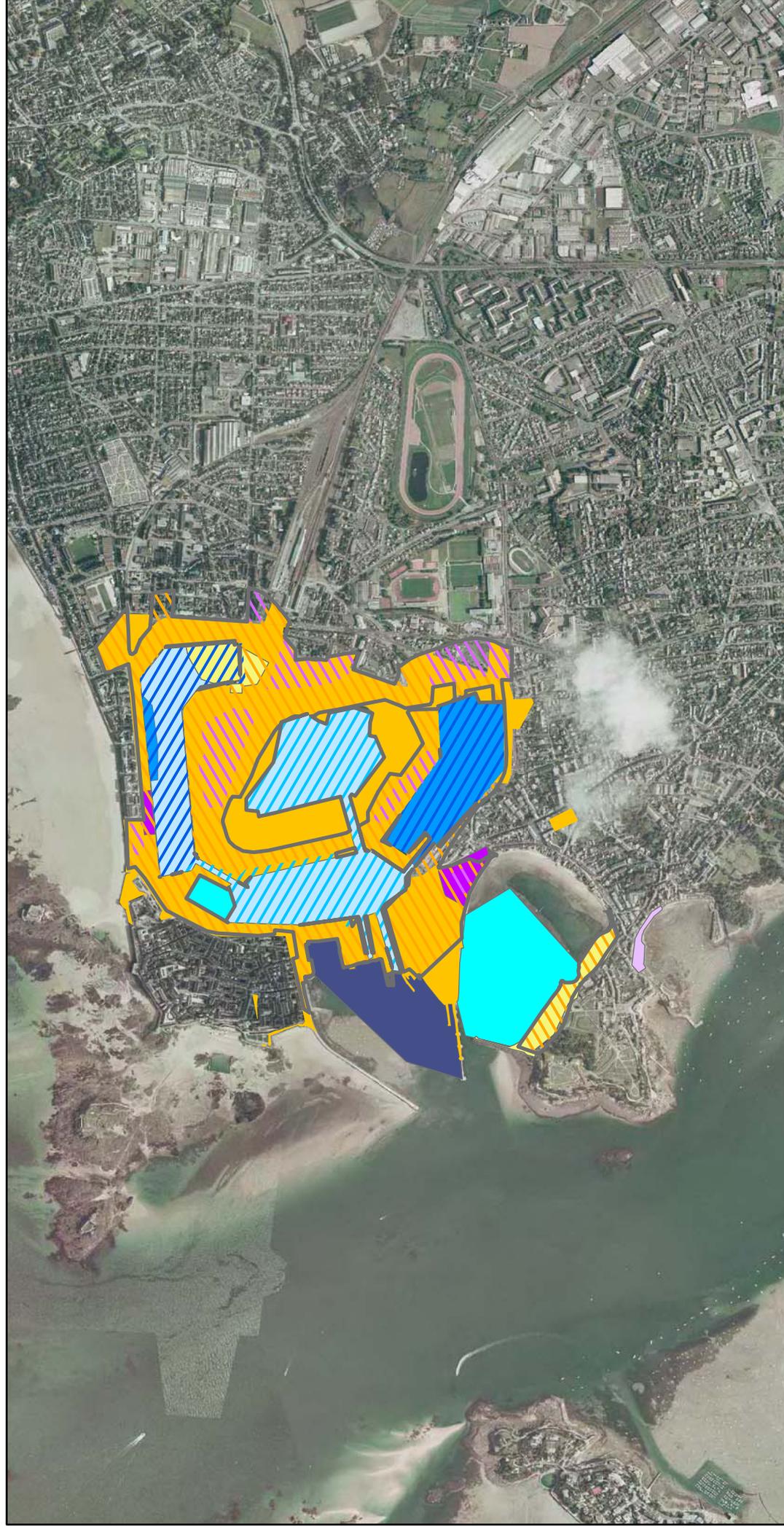


© Ortho litorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPLI 1977



# Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006

St Malo



- Limite de l'emprise portuaire en 1977
- Occupation du sol 1977**
  - Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de commerce
  - Port de pêche
- Occupation du sol 2006**
  - Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de pêche
  - Port de commerce
  - Port à passagers

- Port de plaisance
- ZACP
- Ecole de voile
- Equipement de loisirs
- Equipement emblématique
- Batiments réhabilités
- Enseignement recherche
- Commerces
- Logements
- Espace prochainement ouvert au public
- Emprise militaire
- Friche industrielle

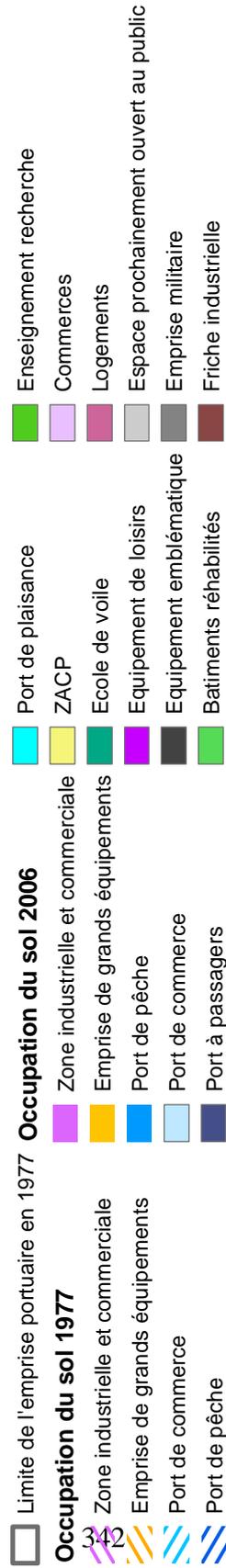
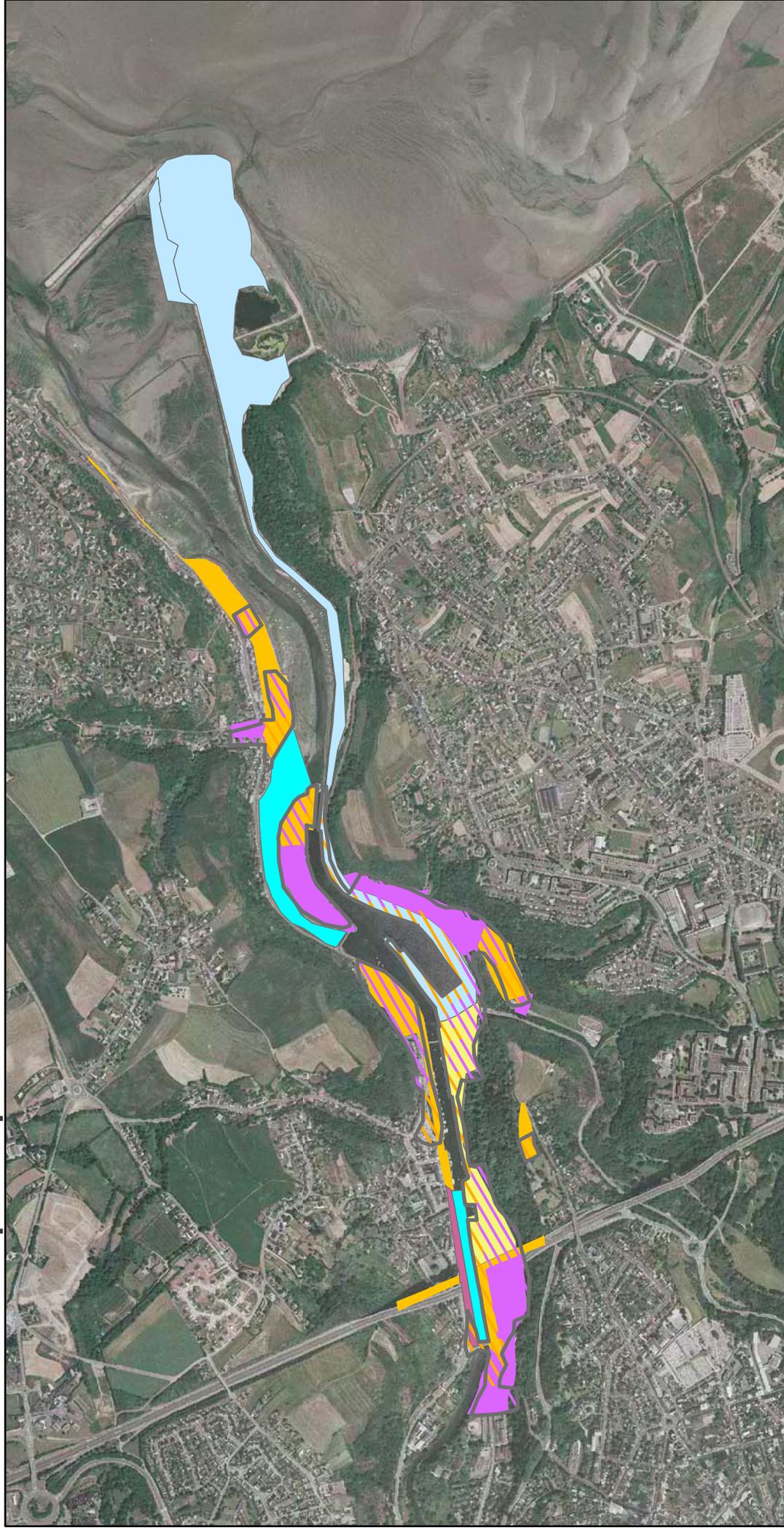


© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPLI 1977



# Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006

St Brieuc



© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



# Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006

Brest



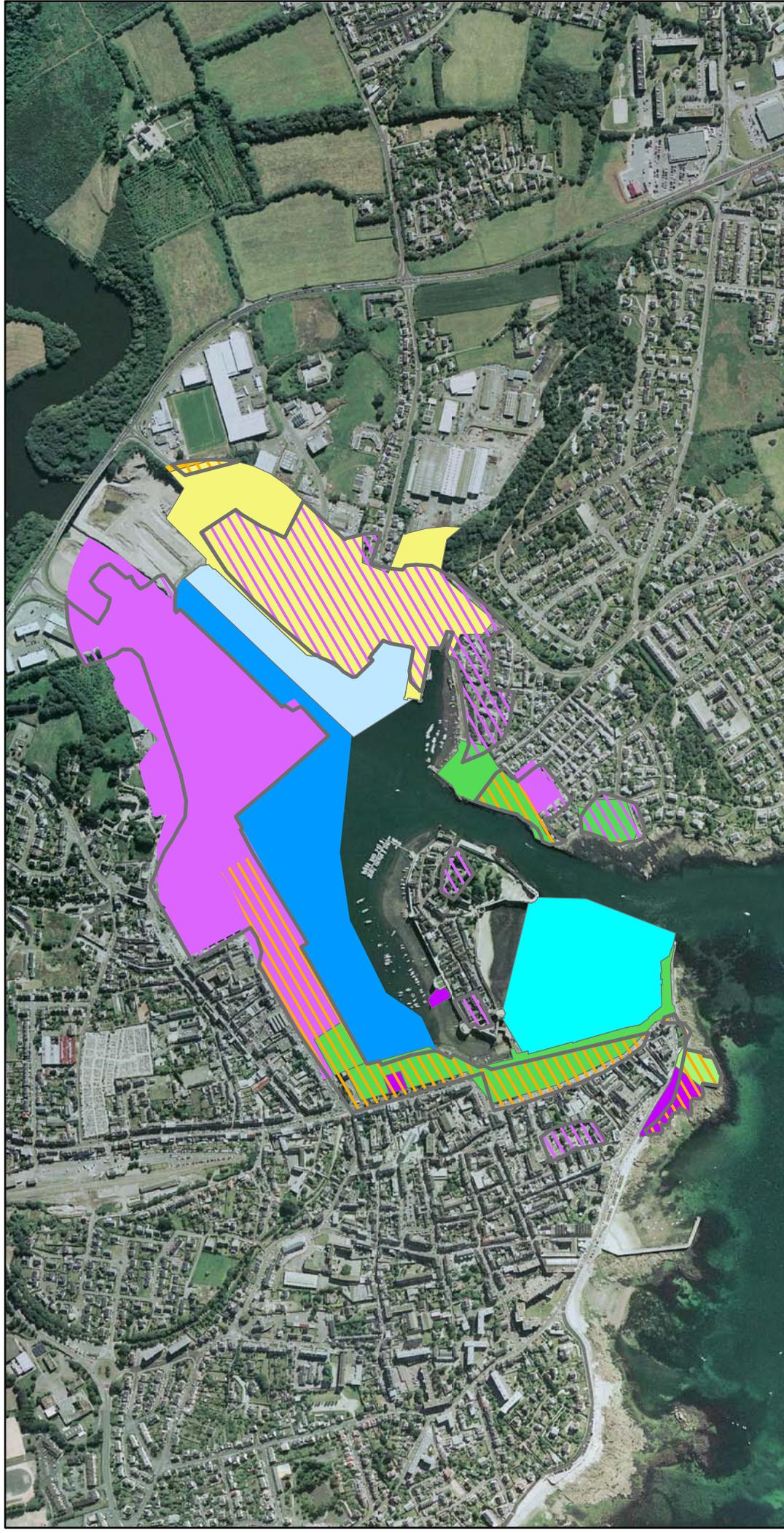
- Limite de l'emprise portuaire en 1977
  - Limite de l'emprise portuaire en 2006
- Occupation du sol 1977**
- Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de commerce
  - Port de pêche
- Occupation du sol 2006**
- Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de pêche
  - Port de commerce
  - Port à passagers
  - Port de plaisance
  - ZACP
  - Ecole de voile
  - Equipement de loisirs
  - Equipement emblématique
  - Batiments réhabilités
  - Enseignement recherche
  - Commerces
  - Logements
  - Espace prochainement ouvert au public
  - Emprise militaire
  - Friche industrielle

© Ortho litorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © IGN - BD Cartho 2007

0 500 1 000 m

# Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006

# Concarneau



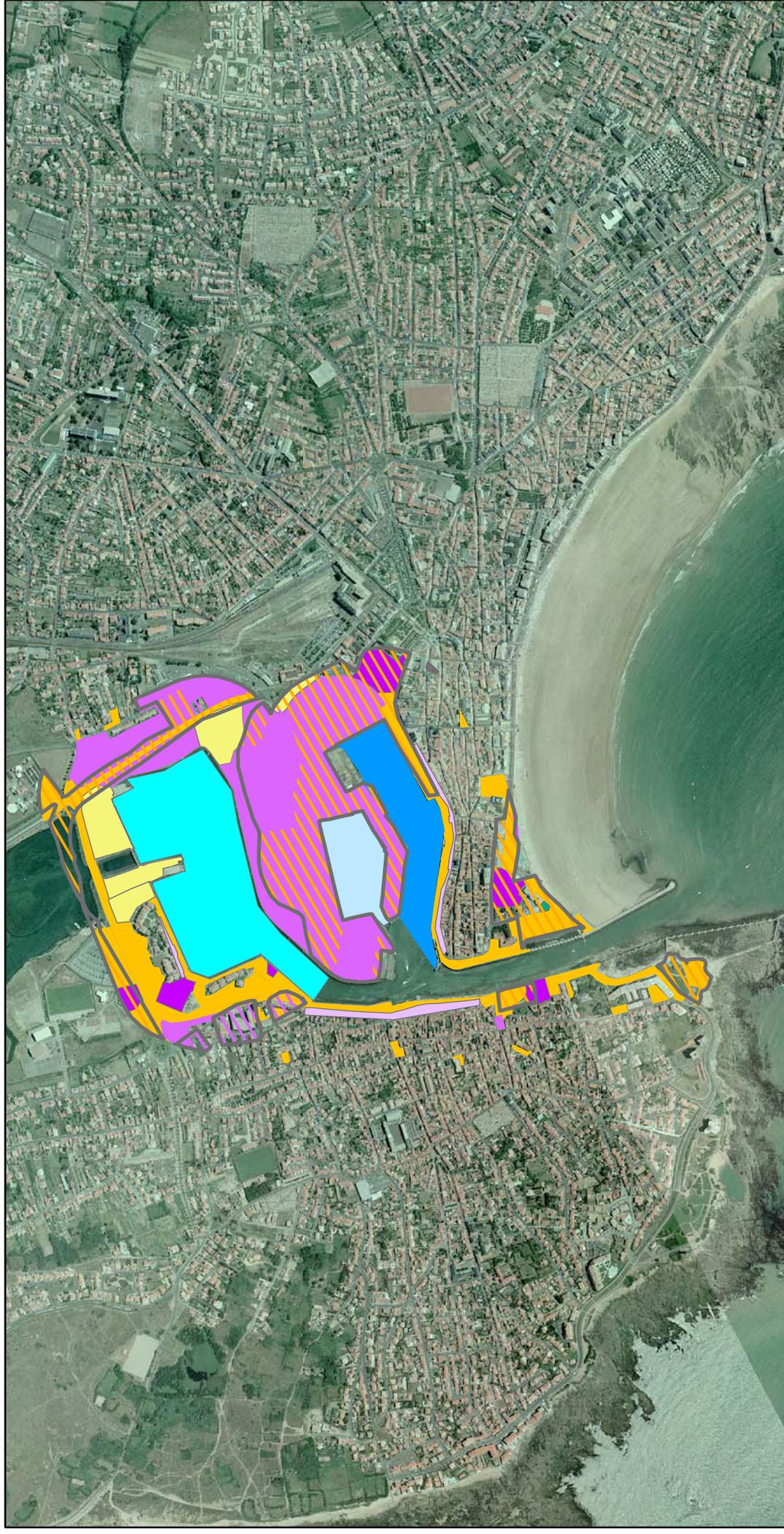
- Limite de l'emprise portuaire en 1977
  - Limite de l'emprise portuaire en 2006
- |   |  |   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Zone industrielle et commerciale</li> <li>Emprise de grands équipements</li> <li>Port de pêche</li> <li>Port de commerce</li> <li>Port de pêche</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Port de plaisance</li> <li>ZACP</li> <li>Ecole de voile</li> <li>Equipement de loisirs</li> <li>Equipement emblématique</li> <li>Batiments réhabilités</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Enseignement recherche</li> <li>Commerces</li> <li>Logements</li> <li>Espace prochainement ouvert au public</li> <li>Emprise militaire</li> <li>Friche industrielle</li> </ul> |
|---|--|---|

© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPII 1977



# Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006

## Les Sables d'Olonne



- Limite de l'emprise portuaire en 1977
- Occupation du sol 1977**
  - Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de commerce
  - Port de pêche
- Occupation du sol 2006**
  - Zone industrielle et commerciale
  - Emprise de grands équipements
  - Port de pêche
  - Port de commerce
  - Port à passagers
  - Port de plaisance
  - ZACP
  - Ecole de voile
  - Equipement de loisirs
  - Equipement emblématique
  - Batiments réhabilités
  - Enseignement recherche
  - Commerces
  - Logements
  - Espace prochainement ouvert au public
  - Emprise militaire
  - Friche industrielle



© Ortho littorale 2000  
 © Litto-MOS 2000 - 2006  
 © BD IPLI 1977



A Dunkerque, c'est surtout la partie est qui a changé d'usages. La partie centrale du port de commerce a ainsi vu des emprises de grands équipements transformées en zone industrielle et commerciale. Néanmoins les changements les plus radicaux apparaissent au contact de la ville. On peut ainsi visualiser l'ancienne emprise dédiée au chantier naval de La Normed, transformée en bassin de plaisance avec des équipements de loisirs présents sur le site. De même les bassins du centre-ville ont vu apparaître sur leurs rives des établissements universitaires, des commerces, des équipements de loisirs, des équipements emblématiques. On visualise ainsi nettement la politique initiée par M. Delebarre dans le cadre de l'opération Neptune.

Le port de Boulogne, comme nous l'avons décrit dans les fiches de synthèse est caractérisé par une importante friche industrielle, celle de l'ancienne usine de la Comilog. Cette information apparaît ici et l'on s'aperçoit qu'il s'agit d'un espace important à l'échelle du port de Boulogne. On remarque également l'intrusion de quelques nouvelles fonctions aux abords du bassin Napoléon, tels qu'une université et un équipement de loisirs, il s'agit ici du Casino. L'usage des bassins est renseigné. Enfin, on remarque la présence de Nausicaa, aux abords de la plage.

Au Havre, comme à Dunkerque, c'est la partie accolée à la ville qui a le plus sensiblement été modifiée. De nombreux bâtiments ont été réhabilités au niveau du quartier de l'Eure, on peut citer les docks Vauban à titre d'exemple. On remarque également, au nord ouest, une zone dédiée à la plaisance avec des écoles de voile, le bassin de plaisance et une zone d'activités dédiées à la plaisance et au nautisme. Plusieurs équipements de loisirs sont également apparus à proximité des bassins centraux. Enfin, Port 2000, sur le port de commerce apparaît sans hachures car il a bien sûr été créé entre ces deux périodes. De nombreuses zones industrielles et commerciales ont ainsi été créées, signe de la vitalité du port du Havre.

Les opérations menées à Cherbourg se concentrent au centre de la ville et du port. On remarque en effet, que les parties ouest et est ont peu évolué. A noter cependant l'ouverture d'un certain nombre d'espaces militaires, politique qui devrait se poursuivre dans les années à venir. Au centre, on visualise les activités liées à la plaisance (zone d'activité, école de voile, bassins de plaisance). A noter que de nombreux équipements de loisirs font la jonction entre la ville et les activités de plaisance.

A St-Malo, on remarque que c'est la partie sud qui a connu les changements les plus profonds. La zone des Bas Sablons est ainsi une zone de loisirs, où l'on retrouve les activités de plaisance, une piscine et des espaces dédiés à la promenade. Le port à passagers à destination des îles anglo-normandes et de la Grande-Bretagne gagné sur la mer est à proximité. Les bassins intérieurs se caractérisent par une continuité des activités présentes. Seul le bassin Dugay-Trouin a connu quelques changements. Il s'agit d'un bassin à usage mixte puisqu'aux fonctions traditionnelles de pêche et de commerce, la plaisance a également pris place dans ce bassin. On la retrouve devant l'équipement de loisirs (le Casino) lors des départs des grandes courses ou pour exposer un certain type de voiliers (Etoile Marine croisières). De l'autre côté du bassin, une zone d'activités dédiée au nautisme est également apparue avec un ponton devant pour stocker quelques bateaux. Enfin, on notera que quelques zones industrielles et commerciales sont aujourd'hui englobées dans les emprises de grands équipements, certaines entreprises ayant dans ce laps de temps fermé leurs portes.

Le port de St-Brieuc, encore très « rural » en 1977 a connu de profondes modifications. La rive sud, notamment s'est particulièrement développée. Des zones industrielles et commerciales ont été créées, de même qu'une large zone d'activité dédiée au nautisme et à la plaisance mais également à la pêche. Enfin, le port de commerce s'est développé et a connu une extension. De l'autre côté, sur la rive nord, l'aménagement du port de plaisance a permis l'installation de logements et de commerces, cette zone ayant elle aussi profondément évolué entre 1977 et 2006.

Nous arrivons ensuite à Brest, où le port militaire a commencé à s'ouvrir au public avec l'installation du port du Château que l'on aperçoit au sud est de l'emprise militaire. C'est le seul changement notable autour de l'arsenal. Le port de commerce s'est développé, principalement autour d'activités liées au port. Néanmoins on note la présence de commerces, d'équipements de loisirs et enfin de bâtiments réhabilités au sein de cet espace. La ville semble donc peu à peu s'immiscer dans l'enceinte du port. La zone à l'est, celle du Moulin Blanc a quant à elle connu de profondes mutations. Quasiment dépourvue d'activités en 1977, elle constitue aujourd'hui une vaste zone de loisirs pour les Brestoïses. Les loisirs nautiques y occupent une large place avec un port de plaisance, des ZACP, des écoles de voile, des piscines et enfin, la célèbre installation d'Océanopolis.

Le port et la ville de Concarneau ont également changé de visage. De nombreuses conserveries ont été réhabilitées au centre-ville offrant de beaux bâtiments aux larges volumes. La première phase a concerné la partie ouest de la ville et depuis quelques années, la municipalité s'attache à améliorer la partie est de la ville. Une importante zone industrielle et commerciale occupe la partie nord ouest du port, elle révèle le dynamisme de la pêche du pays Bigouden qui connaît bien sûr des difficultés mais résiste encore assez bien par rapport à l'ensemble des ports français. De l'autre côté, une zone d'activité mixte pêche – plaisance est elle aussi dynamique. L'arrière port est ainsi occupé par des fonctions portuaires industrielles et commerciales, tandis que l'avant port est occupé par le port de plaisance et des fonctions plus urbaines, telles que la recherche et des équipements de loisirs.

Enfin, le port des Sables d'Olonne permet de retrouver également les fonctions de plaisance et des ZACP qui leur sont associées. Les commerces sont également très présents, au bord de l'eau ainsi qu'un certain nombre d'équipements touristiques. Enfin, la large zone industrielle et commerciale au centre des bassins était autrefois considérée comme une emprise de grands équipements.

A l'issue de ces observations, plusieurs éléments se dégagent.

D'une part, on remarque qu'un certain nombre de fonctions traditionnellement considérées comme des fonctions urbaines, ont fait leur apparition au sein des emprises portuaires. C'est le cas, des universités et des lieux de recherche universitaire, des musées ou encore des commerces, des logements... Cela signifie que la ville pénètre peu à peu le port. Cela pose bien entendu des questions de cohabitation entre les différentes activités. Peut-on vivre à proximité d'un port à conteneurs, où les nuisances sonores peuvent être importantes et où le rythme de travail est différent (pas d'interruption de travail durant 24h?) La présence d'une université au sein d'un port de commerce, où il existe un certain nombre de pollutions ne pose t-elle pas de problèmes ? Cette coexistence entre des activités traditionnellement séparées implique un certain nombre de solutions innovantes à l'interface ville – port ainsi qu'un certain dialogue entre les différents acteurs. Cette représentation cartographique nous aide ainsi à comprendre la naissance d'un certain nombre de conflits d'usages et la nécessaire concertation afin de les minimiser au maximum.

Un certain nombre de solutions innovantes que nous évoquions à l'instant semblent avoir été trouvées sur certains sites. En effet, en regardant de près l'occupation du sol en 2006, on remarque que les fonctions de plaisance semblent faire le lien entre la ville et le port. Un port de plaisance est en effet plutôt attrayant pour les riverains, qui vont s'approprier cet espace pour en faire un espace de vie. On pourra aisément construire des logements ou ouvrir des commerces le long d'un port de plaisance. Le port de plaisance semble donc être un port mais un port à part puisque ses fonctions sont largement compatibles avec les fonctions urbaines traditionnelles. Il constitue ainsi un tampon intéressant entre le port de commerce ou de pêche aux nuisances plus importantes, et la ville. Le lien ville –port a ainsi été considérablement modifié entre 1977 et 2006. Comment se caractérise ce lien ville – port réinventé, c'est l'objet du point suivant.

## 6.2- Le lien ville - port réinventé.

Cette réflexion nous a conduit à réaliser une autre carte sur les fonctions à l'interface ville – port. Celle –ci va nous permettre de visualiser quels transferts spatiaux sont intervenus à l'interface ville – port. Nous nous interrogerons ensuite sur le niveau d'inter relation des espaces portuaires. Enfin, nous nous demanderons s'il existe un ou des facteurs qui conditionnent le nouveau lien ville – port.

### 6.2.1- Les transferts spatiaux à l'interface ville – port.

Afin de prolonger la réflexion sur l'intrusion de fonctions urbaines au sein de l'espace portuaire et le rôle des activités de plaisance dans cette relation, nous avons regroupé sous quatre catégories l'occupation du sol. Les détails de cette démarche et des regroupements effectués sont disponibles au chapitre deux.

Observons à présent les résultats de cette représentation.

# Quelles fonctions à l'interface ville-port?

# Dunkerque



## Interface ville - port

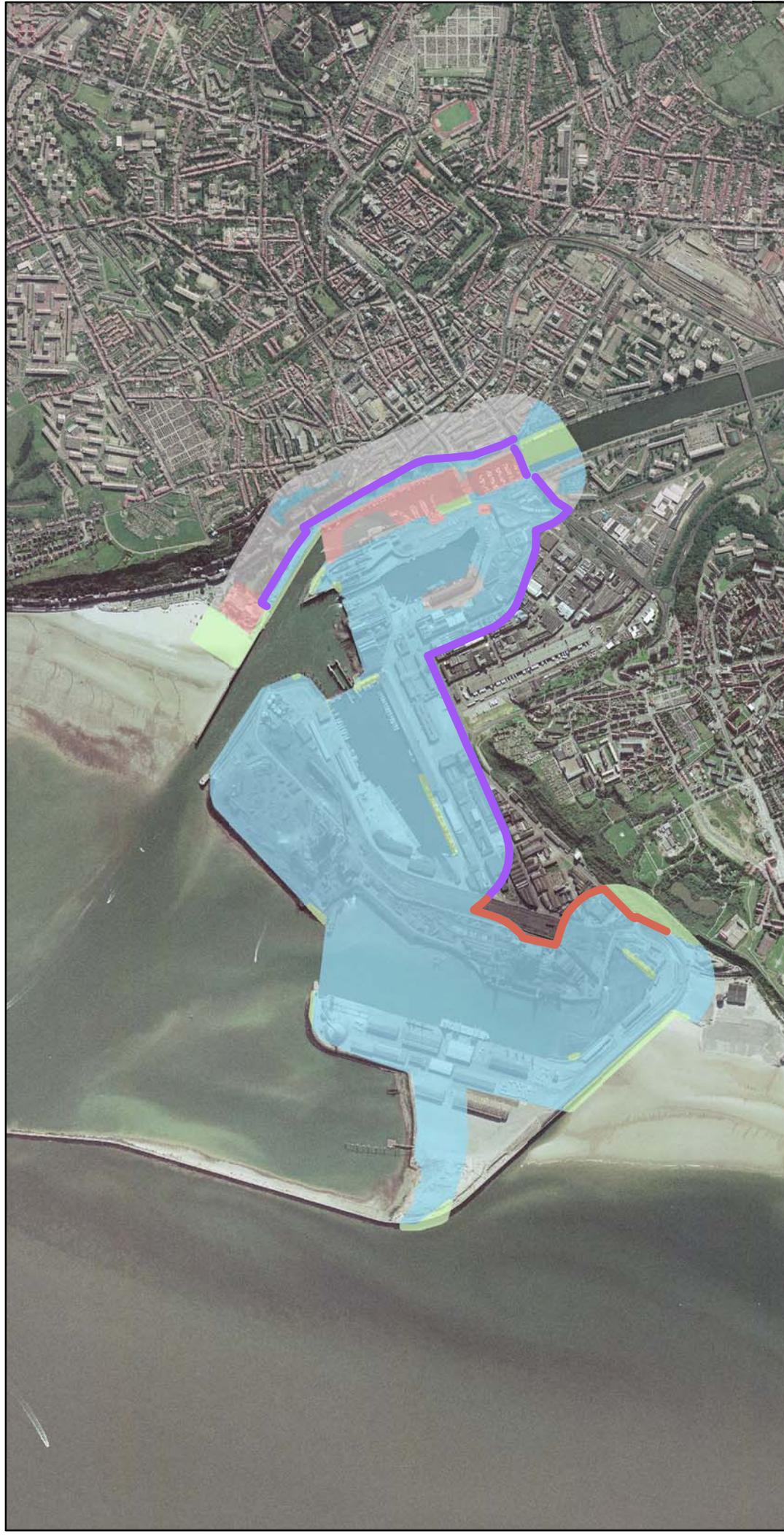
-  Liaison possible
-  Liaison difficile ou impossible

## Fonctions principales

-  Fonctions portuaires
-  Fonctions urbaines
-  Zones de loisirs
-  Espaces naturels

# Quelles fonctions à l'interface ville-port?

# Boulogne



## Interface ville - port

-  Liaison possible
-  Liaison difficile ou impossible

## Fonctions principales

-  Fonctions portuaires
-  Fonctions urbaines
-  Zones de loisirs
-  Espaces naturels

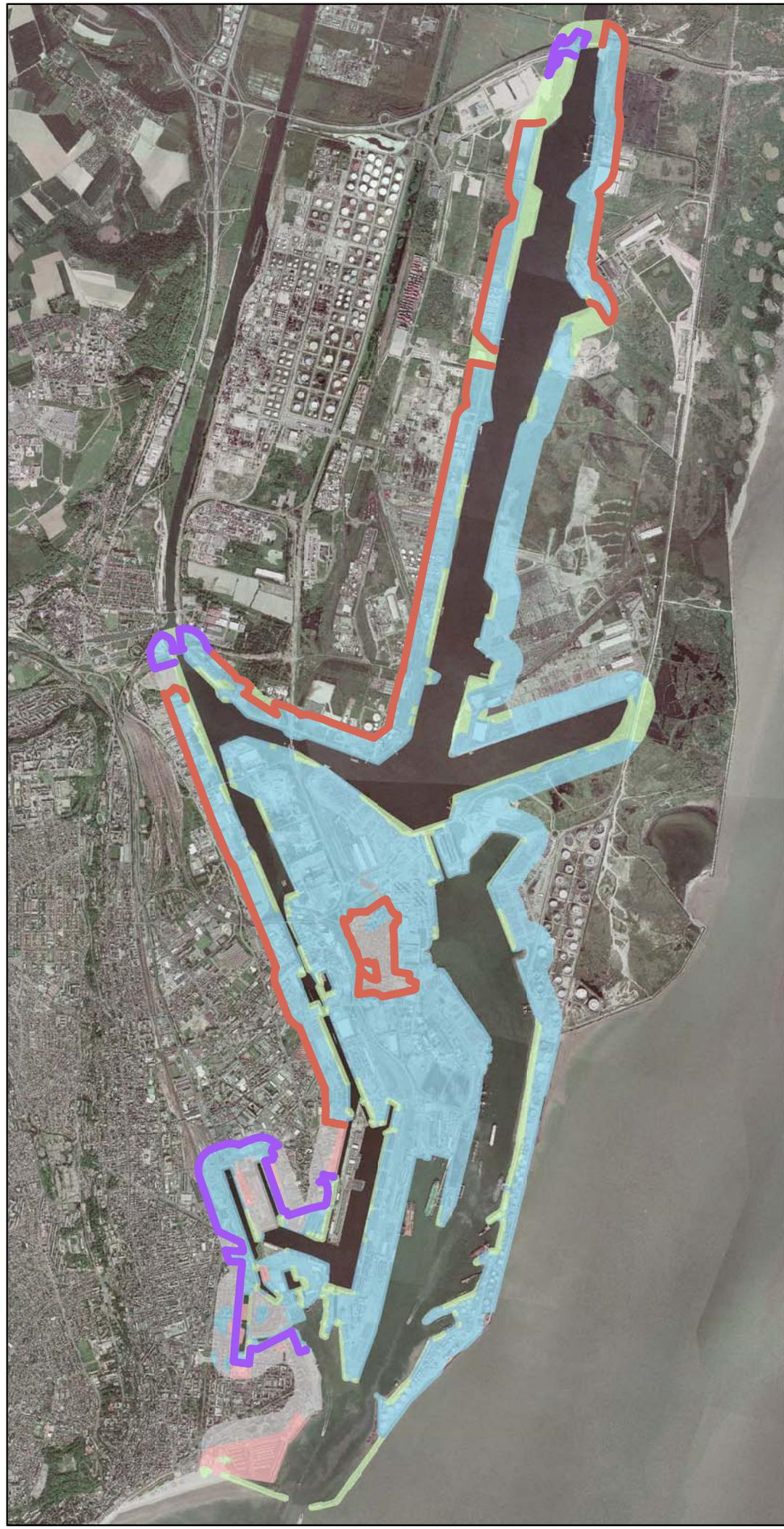


© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



# Quelles fonctions à l'interface ville-port?

Le Havre



## Interface ville - port

-  Liaison possible
-  Liaison difficile ou impossible

## Fonctions principales

-  Fonctions portuaires
-  Fonctions urbaines
-  Zones de loisirs
-  Espaces naturels

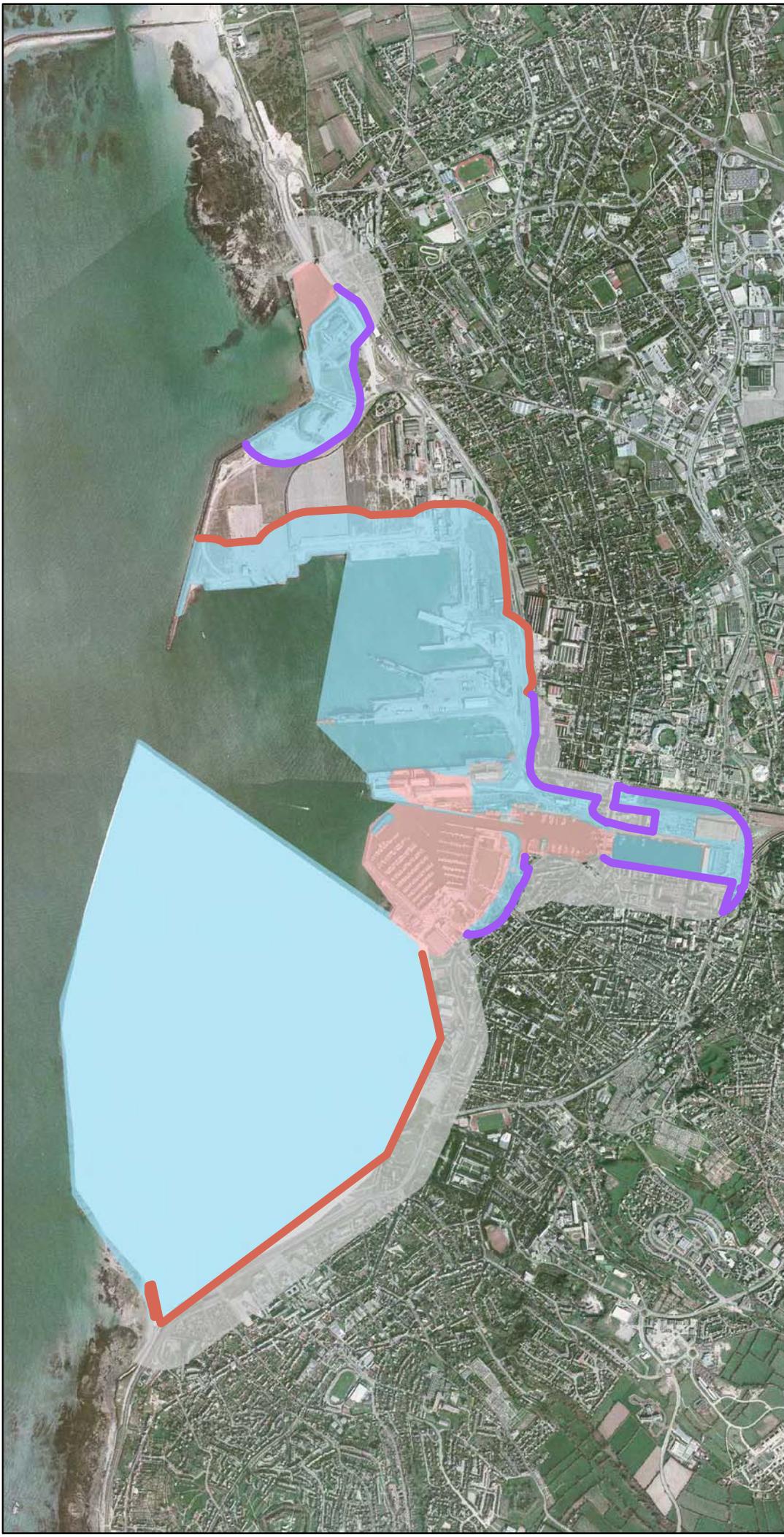


© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



# Quelles fonctions à l'interface ville-port?

# Cherbourg



## Interface ville - port

-  Liaison possible
-  Liaison difficile ou impossible

## Fonctions principales

-  Fonctions portuaires
-  Fonctions urbaines
-  Zones de loisirs
-  Espaces naturels



© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



# Quelles fonctions à l'interface ville-port?

# Saint Malo



## Interface ville - port

-  Liaison possible
-  Liaison difficile ou impossible

## Fonctions principales

-  Fonctions portuaires
-  Fonctions urbaines
-  Zones de loisirs
-  Espaces naturels

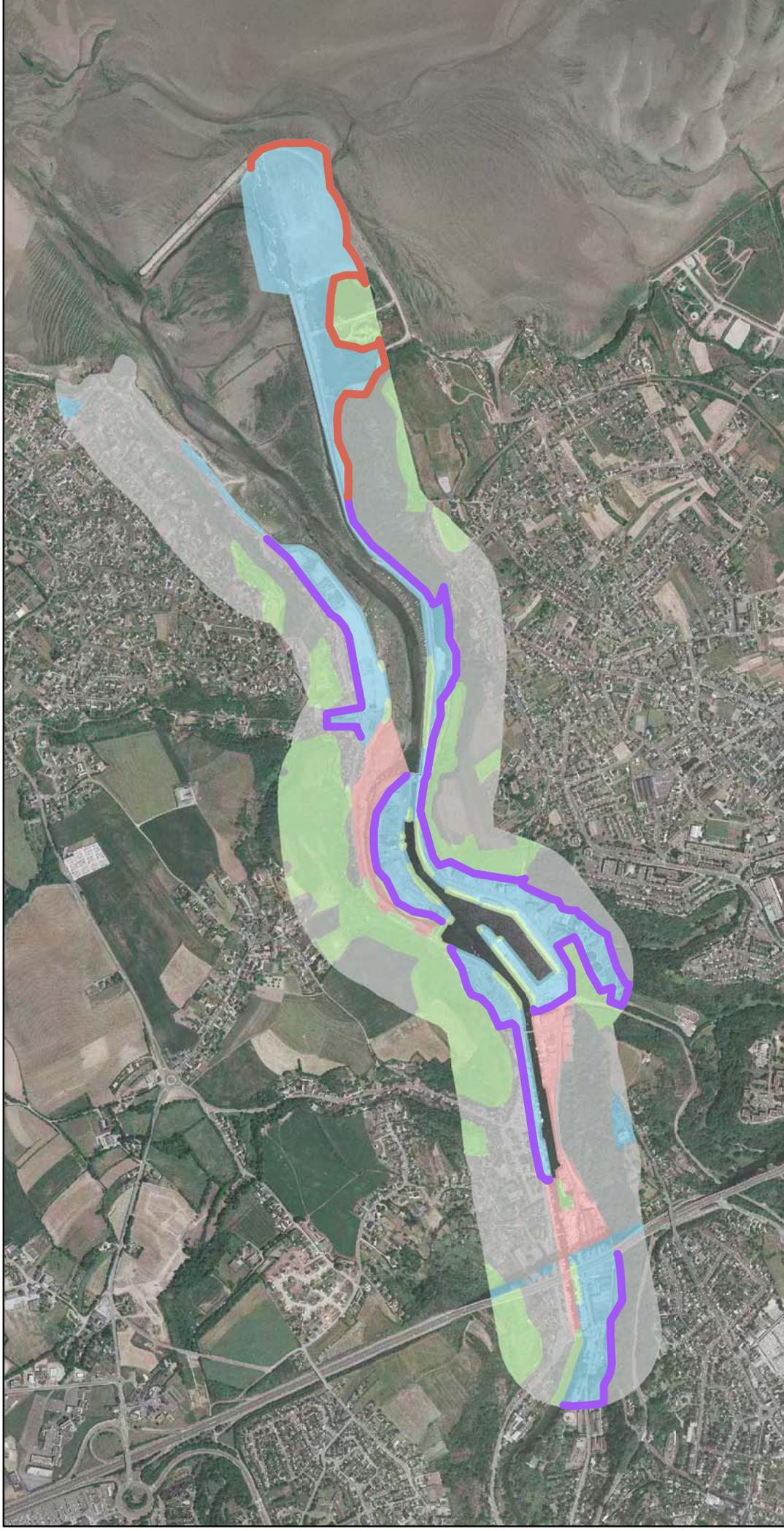


© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



# Quelles fonctions à l'interface ville-port?

# Saint Brieuc



## Interface ville - port

-  Liaison possible
-  Liaison difficile ou impossible

## Fonctions principales

-  Fonctions portuaires
-  Fonctions urbaines
-  Zones de loisirs
-  Espaces naturels

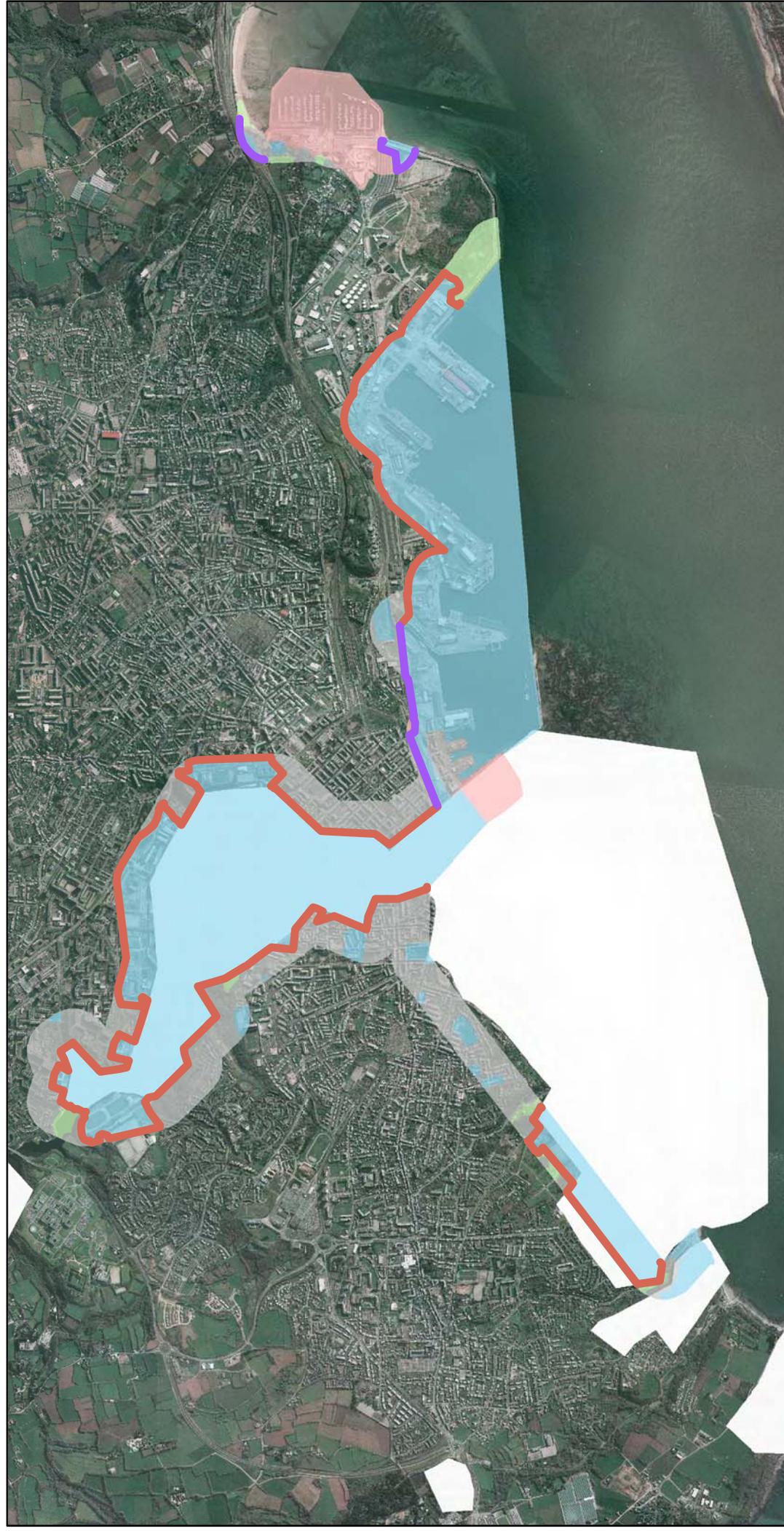


© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



# Quelles fonctions à l'interface ville-port?

Brest



## Interface ville - port

- Liaison possible
- Liaison difficile ou impossible

## Fonctions principales

- Fonctions portuaires
- Fonctions urbaines
- Zones de loisirs
- Espaces naturels

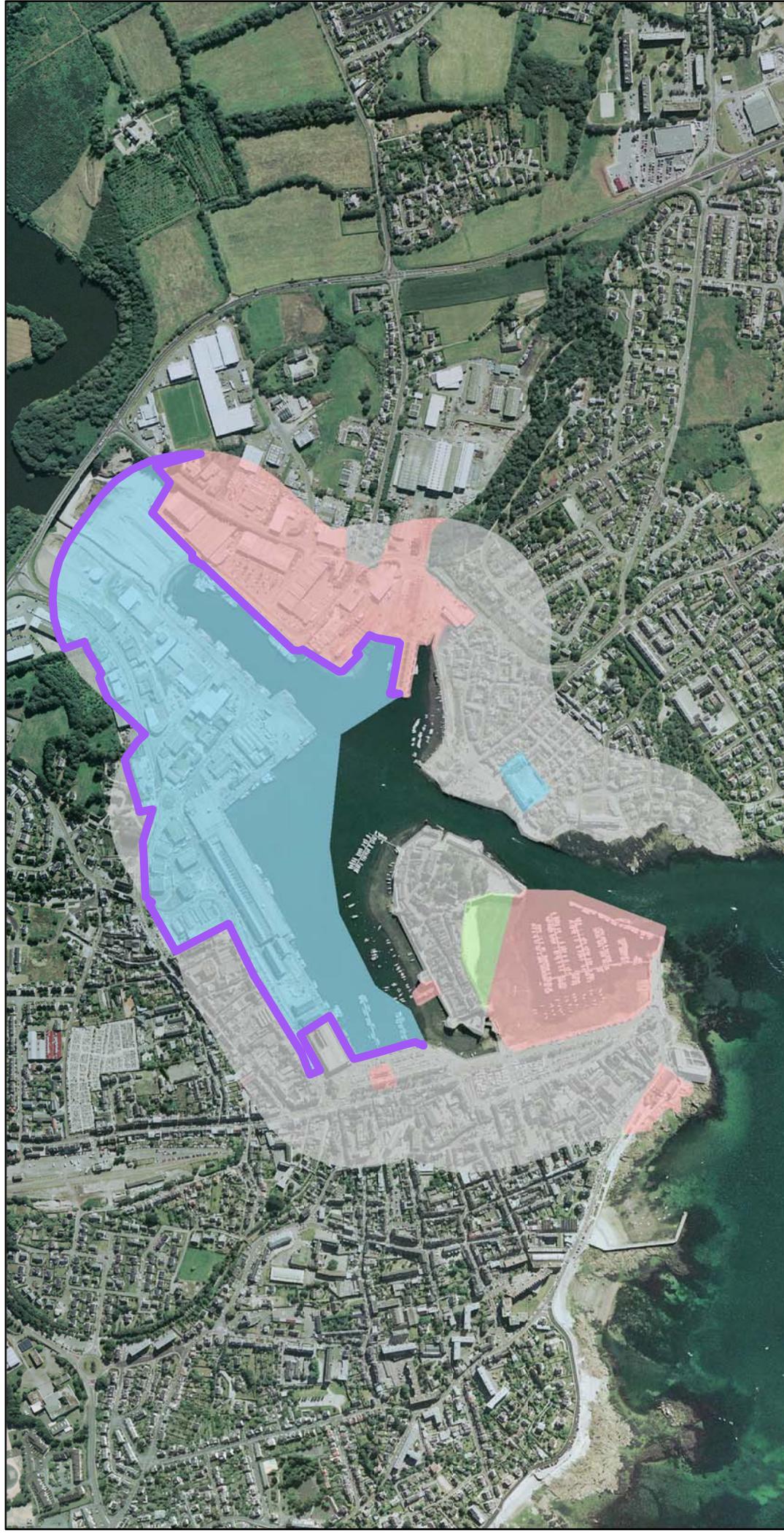


© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



# Quelles fonctions à l'interface ville-port?

## Concarneau



### Interface ville - port

-  Liaison possible
-  Liaison difficile ou impossible

### Fonctions principales

-  Fonctions portuaires
-  Fonctions urbaines
-  Zones de loisirs
-  Espaces naturels



© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



# Quelles fonctions à l'interface ville-port?

# Les Sables d'Olonne



## Interface ville - port

-  Liaison possible
-  Liaison difficile ou impossible

## Fonctions principales

-  Fonctions portuaires
-  Fonctions urbaines
-  Zones de loisirs
-  Espaces naturels



© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



Que nous montre ces cartes des fonctions à l'interface ville – port ?

A Dunkerque, ce qui est frappant, c'est la faible place des fonctions urbaines face aux fonctions portuaires et naturelles. Néanmoins, là où il y a des fonctions urbaines, il y a des fonctions de loisirs, qui rappellent le englobent les ports de plaisance et les activités qui y sont liées. C'est ainsi à l'est que l'on retrouve à la fois les fonctions urbaines et les fonctions de loisirs. La théorie selon laquelle, ces dernières feraient office de zone tampon entre le port et la ville semble ici se vérifier.

A Boulogne-sur-mer, cela est encore plus flagrant. On observe en effet, une barrière rose entre le gris et le bleu. Seule une enclave urbaine, en l'occurrence l'université est située dans la zone portuaire. L'intrusion des fonctions urbaines sur le port, semble donc ici limitée.

Les fonctions portuaires, comme à Dunkerque dominant largement au Havre. Là aussi, la ville apparaît toute petite face au gigantisme des installations portuaires. Cependant on retrouve une fois encore des fonctions urbaines accolées aux fonctions de loisirs. Une pénétration de la ville et des activités ludiques semble ainsi se profiler par le nord ouest. Le quartier des Neiges au centre des fonctions portuaires apparaît quant à lui bien isolé.

A Cherbourg les fonctions urbaines et de loisirs ont envahi le centre du port. Elles semblent à la fois tenter une intrusion dans le port militaire et le port de commerce. Le centre-ville de Cherbourg et ses fonctions urbaines sont en contact direct avec le port de plaisance et de loisirs en général. On retrouve donc pour la partie centrale cette notion de zone tampon. En revanche pour la partie est et sud est, les fonctions portuaires sont directement au contact avec les fonctions urbaines.

A St-Malo, il existe une opposition entre le nord et le sud de la ville. Le sud est ainsi constitué de fonctions urbaines accolées à des fonctions de loisirs. Tandis qu'au nord les fonctions portuaires sont en contact direct avec les fonctions urbaines. On note néanmoins, la présence de zones de loisirs disséminées un peu partout dans l'espace portuaire. Néanmoins ces intrusions sont assez faibles et l'espace semble encore bien cloisonné.

St-Brieuc est assez caractéristique, dans le sens où il s'agit d'un port où les espaces dits naturels occupent encore une place très importante. Or, il semblerait que ce soit ces espaces naturels qui fassent office de zone tampon entre l'urbain et le portuaire. On retrouve en revanche, une configuration plus classique autour des bassins de plaisance.

L'emprise de l'arsenal à Brest crée une situation là encore originale. Etant donné le peu d'ouverture entre l'arsenal et le reste du territoire, il n'y a pas de réel interface. Il s'agit plutôt d'une frontière. La notion de zone tampon disparaît donc elle aussi, on passe ainsi directement des fonctions portuaires aux fonctions urbaines, aux limites de l'arsenal. La seule intrusion urbaine sur le port de Brest se situe aux abords du port du château, où l'on trouve quelques commerces, logements, bâtiments réhabilités et équipements touristiques. La zone du Moulin Blanc, dédiée à la plaisance semble isolée à la fois de la ville et du port de commerce.

Concarneau ressemble à St-Malo, dans le sens où les fonctions semblent très imbriquées les unes dans les autres. On note néanmoins, là aussi, une dichotomie entre le nord et le sud, c'est-à-dire entre l'arrière-port et l'avant port. L'avant-port bénéficie en effet, de la zone tampon des équipements de loisirs. En revanche, l'arrière-port, sans doute moins touristique est directement au contact de la ville.

Le port et la ville des Sables d'Olonne semblent bien connectés. La notion de zone tampon constituée par les activités de loisirs est ainsi minorée. Le port est directement au contact de la ville et les équipements de loisirs disséminés dans l'espace urbano – portuaire.

A l'issue de l'observation de ces cartes, il semblerait que plus le port est important en terme de taille et plus la notion de zone tampon constituée par des activités de loisirs semble pertinente. Cela apparaît cohérent puisque ces grands ports sont des ports de commerce importants qui génère inéluctablement des nuisances et des pollutions plus importantes que dans d'autres types de port. Cette notion de contrainte déterminant une zone tampon se trouve renforcée par la situation du port de Boulogne sur mer. En effet, il ne s'agit pas à proprement parler d'un grand port, qui plus est son activité principale n'est pas le commerce. En revanche, l'existence d'une vaste friche industrielle et d'une zone industrielle spécialisée dans la transformation, la commercialisation et la distribution de produits de la mer créent un certain nombre de nuisances à la fois visuelles et olfactives. Dans ce type d'espace, le cloisonnement des activités est fort et la présence d'une zone tampon entre l'urbain et le portuaire semble là aussi nécessaire.

Deuxième réalité rencontrée, celle des ports militaires. Les arsenaux constituent des espaces clos et fermés au public. Il ne peut y avoir de zones tampons car nous sommes en présence d'une frontière qui ne permet pas d'échange entre le monde militaire et le monde civil. Néanmoins, l'ouverture progressive des espaces militaires change la donne. Ces frontières actuelles pourraient-elles devenir synapses entre le monde portuaire (militaire ou non) et les fonctions urbaines, dans le futur ? Le port du Château, à Brest constitue un bon exemple des opportunités à saisir. Ainsi, ce port de plaisance à la fois civil et militaire fait le lien entre la ville haute et le port de Brest, d'une part ; entre le monde civil et militaire d'autre part. Les relations ville – port sont donc à réinventer dans ce type d'espace et comme nous l'avons déjà évoqué, il y a fort à parier que les acteurs de ces lieux sauront se servir d'un tel capital, à la fois à proximité de l'eau et des centre-villes.

Les plus petits ports forment un autre sous-ensemble. De taille plus réduite et avec des nuisances généralement moins importantes, l'espace semble ainsi plus compact. Les différentes fonctions, à l'échelle d'une carte semblent imbriquées les unes dans les autres. Un paradoxe se dégage cependant. Si l'imbrication des fonctions semble plus aisée, il y a en revanche peu ou moins d'intrusion des fonctions urbaines sur l'espace portuaire. Cette réalité est plus ou moins vraie selon les ports mais de manière générale ces espaces apparaissent encore assez cloisonné en terme d'activités. Les activités portuaires sur le port, les activités urbaines en ville. La notion de zone tampon est alors moins évidente.

Ces réflexions en amenant d'autres, nous sommes arrivés à la question de la perméabilité des espaces. La liaison d'un espace urbain à un espace portuaire est-elle chose aisée ou non ?

### 6.2.2- Le niveau d'inter relation des espaces portuaires.

S'il est clair que le passage de l'espace urbain à celui de loisirs est assez simple en théorie, hormis lorsque l'on est contraint d'installer des pontons de plaisance fermés au public, qu'en est-il du passage de l'espace urbain à l'espace portuaire?

Afin de répondre à cette question, nous avons tracé une limite entre ces deux espaces que nous avons sur-épaissie. Selon que le passage d'un monde à l'autre est ou non possible, la couleur change. Lorsqu'il s'agit plutôt d'une synapse, le tracé est bleu. Lorsqu'il s'agit d'une frontière, il est rouge. Ce tracé se trouve sur la carte : quelles fonctions à l'interface ville – port ?

Le port de Dunkerque soumis aux normes ISPS que nous avons détaillées auparavant dans l'exposé, voit se côtoyer deux réalités. La partie est du port, accolée à la ville, avec comme nous l'avons vu des fonctions de loisirs en guise de zone tampon, est un espace relativement ouvert. On peut passer facilement de la ville au port. En revanche, la partie ouest du port de commerce est un espace fermé au public. On voit ici tout l'intérêt d'avoir couplé la notion de fonction urbaine ou portuaire et celle de perméabilité des espaces. L'est du port est ainsi pénétré par la ville et ses fonctions. En revanche, l'ouest du port demeure un espace de travail, soumis à des règles strictes de sécurité. Il s'agit d'un espace fermé au public. On voit ici apparaître toute la difficulté de la problématique pour les élus. Nous sommes en effet en front de mer, espace particulièrement attractif et convoité, pourtant cantonné dans ce cas précis au monde du travail. Comment définir la limite, entre les intérêts économiques évidents du port de commerce, le développement de la ville et la pression croissante sur les espaces littoraux ?

Le port de Boulogne, plus petit et port de pêche, n'est pas soumis à la même réglementation. C'est pourquoi une grande partie de l'espace est ouvert. Seul l'accès à la friche est fermé au public. Nous avons pourtant vu que les fonctions urbaines ne pénétraient que très peu le port. Cela signifie qu'il ne constitue pas encore un espace attractif. La politique urbaine actuelle et les futurs aménagements devraient rapidement modifier la donne. Le fait de ne pas avoir de normes strictes ajoute encore au potentiel de Boulogne.

Le port du Havre ressemble encore une fois au port de Dunkerque. Cette fois c'est l'est du port qui demeure fermé au public et se concentre sur les activités commerciales. La place du port du Havre dans le commerce international nécessite inévitablement de vastes infrastructures. « Le Havre, port européen, port mondial, dépend entièrement d'un espace maritime qui échappe totalement à la tutelle nationale, dans le grand mouvement intercontinental des marchandises qui relie l'Amérique du Nord, l'Europe de l'Ouest et les Dragons de l'Extrême Orient en pleine croissance » écrivait déjà A. Frémont en 1997.

L'ouest du port est en revanche ouvert au public. De nombreux docks ont été réhabilités et abrite aujourd'hui des fonctions de loisirs, des promenades ont été créées le long des anciens bassins, le nautisme occupe une large place. Il est étrange de penser que l'on cherche à recréer, via cet espace, une communication avec le reste du port. La ville cherche à s'étendre et à pénétrer le port par le nord est. Or, A. Frémont, s'il n'évoquait pas la notion de synapse, nous parlait de trait d'union entre le port et la ville, via le bassin du commerce : « Le bassin du commerce était le trait d'union de ce foisonnement urbain. Les symboles y étaient très forts parce qu'ils avaient été créés non pour être des symboles mais des réalités vivantes : les mâts des voiliers hérissés le long des quais, les chantiers des constructeurs de navires, la belle église Notre Dame en témoignage des origines, le Muséum pour apprendre à découvrir le monde, la Bourse pour les affaires, le Grand théâtre pour le plaisir... » A. Frémont (op. cité). Arrivera-t-on à recréer tout cela aussi bien ?

La représentation de la perméabilité des espaces à l'interface ville – port, à Cherbourg est assez étonnante. On se rend compte que l'accès au littoral est finalement très limité. A l'ouest, le port militaire et l'arsenal ferment totalement l'accès. A l'est le port de commerce est également totalement hermétique à la ville. Seule la partie centrale aux fonctions urbaines et de loisirs donne finalement accès au bord de mer. Or, là encore la réalité est plus complexe car on se retrouve face à un port de plaisance et de nouvelles digues. Il faudra dès lors être plaisancier pour réellement sortir de la ville.

A St-Malo, la réalité est toute autre. Le port est quasiment accessible partout. Seule une enclave port à passager et un espace industriel, celui de la Timac, sont fermés au public. Pour le reste, on circule librement d'un espace à un autre. Encore une fois, le fait que les fonctions urbaines ne pénètrent pas davantage dans l'espace portuaire reflète un cloisonnement des activités et un manque d'attractivité.

St-Brieuc est également un port très perméable. Seule, la partie port de commerce, encore une fois pour des raisons évidentes de sécurité est fermée au public. Le reste du port est accessible et on voit que les fonctions de loisirs ont fait leur apparition au sein de cet espace. La réhabilitation du carré Rosengart et la politique urbaine menée à St Brieux de façon générale ont contribué à cette mixité des fonctions sur le port. Le but étant comme nous l'avons déjà évoqué, de recréer une image positive et dynamique du port du Légué.

Brest jouit malheureusement du même accès au littoral que Cherbourg. L'arsenal et le port de commerce barrant le désir de rivage des citadins. Seule, la partie accolée au port du château et celle du Moulin Blanc ont un accès aisé au littoral. La situation est étonnante, Brest tournerait ainsi le dos à la mer ?

On revient en revanche à Concarneau, à un port totalement ouvert. Il n'y a aucune barrière inaccessible entre le port et la ville. Chacun peut donc à sa guise aller de l'un à l'autre.

La situation est identique aux Sables d'Olonne.

Encore une fois, l'observation du phénomène de perméabilité est riche en enseignements et reflète à la fois les usages des ports mais aussi les politiques urbaines et les contextes locaux.

Les ports militaires sont une fois de plus isolés. Il est étonnant de voir à quel point, l'accès au littoral est faible dans les villes de Cherbourg et Brest. Le contraste est d'autant plus saisissant quand on sait que ces deux villes communiquent beaucoup avec leur littoral. On se référera aux fiches de synthèse des études de terrain si l'on souhaite un rappel.

Les grands ports de commerce tels que Dunkerque et Le Havre ont également des situations analogues. L'emprise portuaire est extrêmement étendue sur ces territoires. La relation à l'interface ville – port se caractérise de deux manières.

L'espace portuaire à proximité de la ville est perméable, on ressent la pression de la ville qui cherche à s'étendre sur l'espace portuaire. Il existe une synapse à cet interface qui comme nous l'avons vu est souvent matérialisée par des activités de loisirs ou de recherche.

En revanche, les exigences d'un port de commerce influent et les normes de sécurité de plus en plus astreignantes ferment totalement l'accès au reste du port. La ville et le port sont donc séparés par une frontière marquée, sur des territoires assez vastes.

Enfin, les ports de taille plus restreinte sont globalement assez perméables. On peut accéder de la ville au port facilement, excepté aux abords des ports de commerce (St Malo, St Brieuc).

Les ports à dominante pêche tels que Concarneau et Les Sables d'Olonne sont totalement ouverts à leur ville. Il n'y a pas de zone fermées au public. Boulogne-sur-mer, également port de pêche fait figure d'exception en raison de la friche portuaire, dangereuse d'accès qui est pour l'instant fermée au public.

La taille et la fonction pêche semblent ainsi constituer des facteurs facilitant les échanges entre ville et port. Cependant, ouverture ne signifie pas forcément relation. Certains espaces sont totalement ouverts mais s'il n'y a pas de politique d'aménagement de ces espaces, on remarque que les fonctions traditionnelles demeurent finalement très cantonnées à leur secteurs habituels.

Ne peut-on pas à la suite de ces constats établis à partir de différentes représentations, songer à une typologie ? On remarque en effet, un certain nombre d'éléments caractéristiques qui conduisent à des situations plus ou moins analogues.

6.2.3- Essai de typologie.

*Les ports grands de commerces*

Quelles fonctions à l'interface ville-port?

Dunkerque



**Interface ville - port**

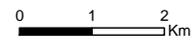
- Liaison possible
- Liaison difficile ou impossible

**Fonctions principales**

- Fonctions portuaires
- Fonctions urbaines
- Zones de loisirs
- Espaces naturels

Figure 70, A. Provost

© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



Quelles fonctions à l'interface ville-port?

Le Havre



**Interface ville - port**

- Liaison possible
- Liaison difficile ou impossible

**Fonctions principales**

- Fonctions portuaires
- Fonctions urbaines
- Zones de loisirs
- Espaces naturels

Figure 71, A. Provost

© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



*Les ports militaires*

Quelles fonctions à l'interface ville-port?

**Cherbourg**



**Interface ville - port**

- Liaison possible
- Liaison difficile ou impossible

Figure 72, A. Provost

**Fonctions principales**

- Fonctions portuaires
- Fonctions urbaines
- Zones de loisirs
- Espaces naturels



© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



Quelles fonctions à l'interface ville-port?

**Brest**



**Interface ville - port**

- Liaison possible
- Liaison difficile ou impossible

Figure 73, A. Provost

**Fonctions principales**

- Fonctions portuaires
- Fonctions urbaines
- Zones de loisirs
- Espaces naturels



© Ortho littorale 2000  
© Litto-MOS 2000 - 2006



*Les ports très accessibles*

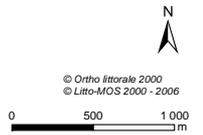
Figure 74, A. Provost

Quelles fonctions à l'interface ville-port?

Boulogne



- |                                   |                              |
|-----------------------------------|------------------------------|
| <b>Interface ville - port</b>     | <b>Fonctions principales</b> |
| — Liaison possible                | ■ Fonctions portuaires       |
| — Liaison difficile ou impossible | ■ Fonctions urbaines         |
|                                   | ■ Zones de loisirs           |
|                                   | ■ Espaces naturels           |



Quelles fonctions à l'interface ville-port?

Saint Malo



- |                                   |                              |
|-----------------------------------|------------------------------|
| <b>Interface ville - port</b>     | <b>Fonctions principales</b> |
| — Liaison possible                | ■ Fonctions portuaires       |
| — Liaison difficile ou impossible | ■ Fonctions urbaines         |
|                                   | ■ Zones de loisirs           |
|                                   | ■ Espaces naturels           |

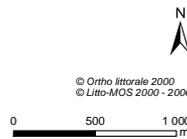
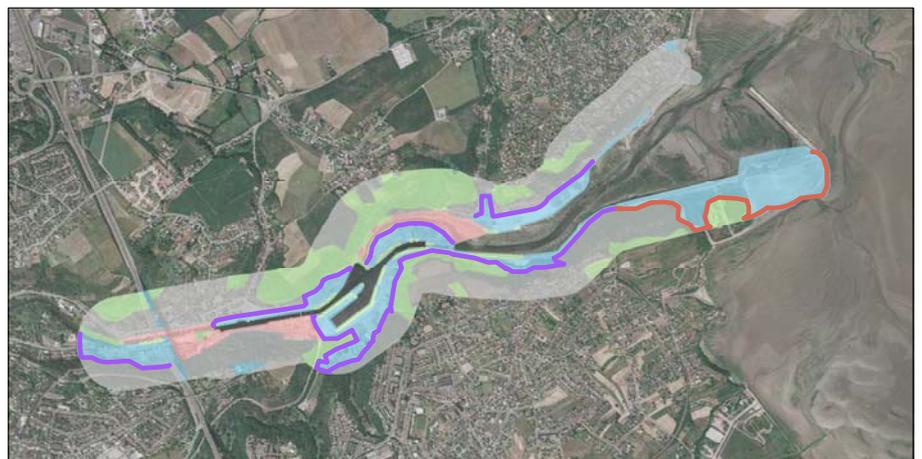


Figure 75, A. Provost

Figure 76, A. Provost

Quelles fonctions à l'interface ville-port?

Saint Brieuc



- |                                   |                              |
|-----------------------------------|------------------------------|
| <b>Interface ville - port</b>     | <b>Fonctions principales</b> |
| — Liaison possible                | ■ Fonctions portuaires       |
| — Liaison difficile ou impossible | ■ Fonctions urbaines         |
|                                   | ■ Zones de loisirs           |
|                                   | ■ Espaces naturels           |



*Les ports totalement accessibles*

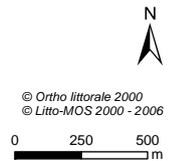
Quelles fonctions à l'interface ville-port?

Les Sables d'Olonne



**Interface ville - port**  
 - Liaison possible  
 - Liaison difficile ou impossible  
 Figure 77, A. Provost

**Fonctions principales**  
 - Fonctions portuaires  
 - Fonctions urbaines  
 - Zones de loisirs  
 - Espaces naturels



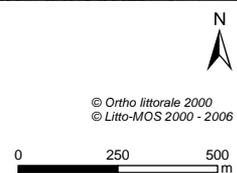
Quelles fonctions à l'interface ville-port?

Concarneau



**Interface ville - port**  
 - Liaison possible  
 - Liaison difficile ou impossible  
 Figure 78, A. Provost

**Fonctions principales**  
 - Fonctions portuaires  
 - Fonctions urbaines  
 - Zones de loisirs  
 - Espaces naturels



### 6.2.3- Essai de typologie

Nous avons découpé en quatre groupes les ports de l'étude. Cette dernière typologie fait finalement le lien avec toutes les autres et conclut ce chapitre. Elle nous permet de voir visuellement les effets des différentes politiques menées au sein des ports. La situation initiale des ports (port de pêche, de commerce, militaire), leurs statuts (grands ports maritimes, ports anciennement d'intérêt national, port départemental) que nous avons largement décrits au cours des chapitres précédents, sont également pris en compte.

Contre toute attente, cette typologie nous permet de voir que c'est finalement la fonction pêche qui permet le plus d'échanges entre les différentes fonctions urbaines, portuaires et de loisirs. Les ports militaires ont pour conséquence de fermer quasiment totalement l'accès au littoral. Quant aux ports de commerce, ils sont soumis aux normes ISPS et génèrent davantage de pollutions et de nuisances. Les relations à l'interface ville – port sont donc limitées. La fonction initiale du port va ainsi avoir un rôle important dans les relations ville – port.

Heureusement, la fonction initiale ne conduit pas à un déterminisme qui bloquerait toute relation dans un site militaire, serait difficile dans un port de commerce et aisé dans un port de pêche. D'autres facteurs vont entrer en ligne de compte pour aboutir à un véritable système.

Nous avons détaillé l'ensemble de ces facteurs aux chapitres précédents. Cependant ce qui ressort ici, grâce aux représentations des relations à l'interface ville - port est le rôle majeur que vont pouvoir constituer les activités de loisirs et de nautisme en particulier. Le port de plaisance et les activités ludiques et sportives vont ainsi servir de passerelle entre la ville et le port traditionnel. On remarque ainsi que plus ces équipements sont présents à l'interface ville – port, plus les relations entre ces deux espaces existent et sont facilitées. Or, pour que ces activités existent sur cet espace particulier qu'est l'interface ville – port, il faut qu'il y ait eu un projet commun entre acteurs, peut être une réhabilitation de bâtiment, éventuellement un déplacement d'activités. Tout cela nécessite au préalable un consensus et une politique commune. L'existence d'un projet concerté et partagé entre les acteurs concernés apparaît une fois encore déterminant.

Les grands ports de commerce associés à des villes de taille importante ont très tôt été soumis aux problèmes de manque d'espaces et d'attrait pour le littoral. Les élus ont ainsi dû trouver des solutions pour utiliser les espaces portuaires vacants et se sont vite aperçus du potentiel que représentaient ces espaces. C'est la raison pour laquelle Le Havre et Dunkerque, malgré la difficulté de relations inhérentes à un port de commerce, ont cependant trouvé des solutions pour créer des relations entre ville et port. Les fiches de synthèse ont bien montré l'avance de ces deux projets en terme de reconversion portuaire. Ce qui est ici mis en évidence concerne la notion de synapse associée aux espaces de loisirs.

Les ports militaires sont en pleine évolution. Si le littoral est aujourd'hui peu accessible, l'ouverture des espaces risque de changer profondément la donne. Les prémisses de cette ouverture donne déjà des résultats très concluants : la ZACP à Cherbourg, le Port du Château à Brest. Comme nous l'avons déjà évoqué, les consensus sont facilités dans ce type de projet. La notion de projet commun associée à une politique forte prend en effet tout son sens. Une fois encore le faible degré d'interrelation entre les espaces urbains et portuaires n'a pas bloqué les projets de reconversion dans ce type de port. Une politique puissante et commune s'est amorcée et donne déjà des résultats intéressants. La notion de zone tampon constituée par des activités de loisirs se vérifie également.

Les plus petits ports sont divisés en deux catégories selon que l'espace portuaire est « très » ou « totalement » ouvert aux autres espaces.

Première catégorie : Boulogne, St Malo et St Brieuc. L'espace portuaire est quasiment totalement ouvert au public, à l'exception d'une friche industrielle à Boulogne, du port à passagers à St-Malo et du port de commerce à St Brieuc. Des questions de sécurité expliquent à chaque fois la fermeture de ces espaces.

Deuxième catégorie : Concarneau et Les Sables d'Olonne. Tous deux ports de pêche, ne comportent pas d'espaces fermés au public.

Les relations ville - port devraient donc dans ces deux types de ports, être très développées. Pourtant il n'en est rien, comme l'attestent les cartes : « Quelles fonctions à l'interface ville –port ? » L'espace apparaît en effet très cloisonné et les fonctions peu mixtes. Cela s'explique par plusieurs facteurs :

- d'une part, une prise de conscience de la pression foncière sur le domaine littoral, plus tardive,
- d'autre part, des politiques urbaines moins prestigieuses et aux coûts financiers plus limités,
- enfin, un contexte social difficile de la pêche.

En conclusion, nous pouvons dire que les liens possibles à l'interface ville – port ne déterminent pas forcément un bon niveau de relation entre ces espaces. C'est donc, encore une fois la politique menée sur cette frange particulière qui conditionnera le niveau d'échange et de relations des espaces. On en revient à la nécessité d'une collaboration poussée entre acteurs, nécessitant un bon niveau de concertation et un projet commun validé par le maximum d'interlocuteurs.

Des solutions existent pour limiter les nuisances du port sur la ville. La notion d'interface en tant que synapse entre la ville et le port, prend alors tout son sens. Les activités de loisirs et plus particulièrement celles liées au nautisme et à la plaisance répondent en partie au désir contradictoire de s'approprier le port en tant qu'espace vécu, en profitant des bateaux et des quais mais sans avoir les nuisances qui les accompagnent.

## Chapitre 7 : La place du port au sein des tendances urbaines actuelles

### 7.1- Réflexions sur la ville actuelle.

7.1.1 La ville compacte

7.1.2 La ville durable

7.1.3 La ville d'eau

7.1.4 La ville portuaire d'hier à aujourd'hui

7.2- Comment le port actif s'inscrit-il au sein de ce nouveau rapport au territoire ?

7.3- En comparaison, comment le port de plaisance joue t-il son rôle urbain ?

7.3.1 Quand le port de plaisance se pare d'urbanité.

7.3.2 Le port de plaisance : un lien entre les espaces ?

## 7.1 Réflexions sur la ville actuelle

Nous avons vu au cours du point précédent que les liens ville-port avaient été réinvestis. Si des transferts spatiaux ont bien eu lieu, conduisant à un nouveau système d'inter relations, on peut s'interroger à propos de la ville actuelle.

Nous traiterons ici pour la dernière fois séparément de la ville : la ville actuelle en tant qu'objet géographique. Ce point théorique nous conduira cependant au concept de ville portuaire. Il s'agit ici de bien saisir les concepts théoriques pour ensuite pouvoir aborder toutes les notions relatives à l'image, l'imaginaire et les référentiels entrant en compte dans le cadre d'une reconversion portuaire.

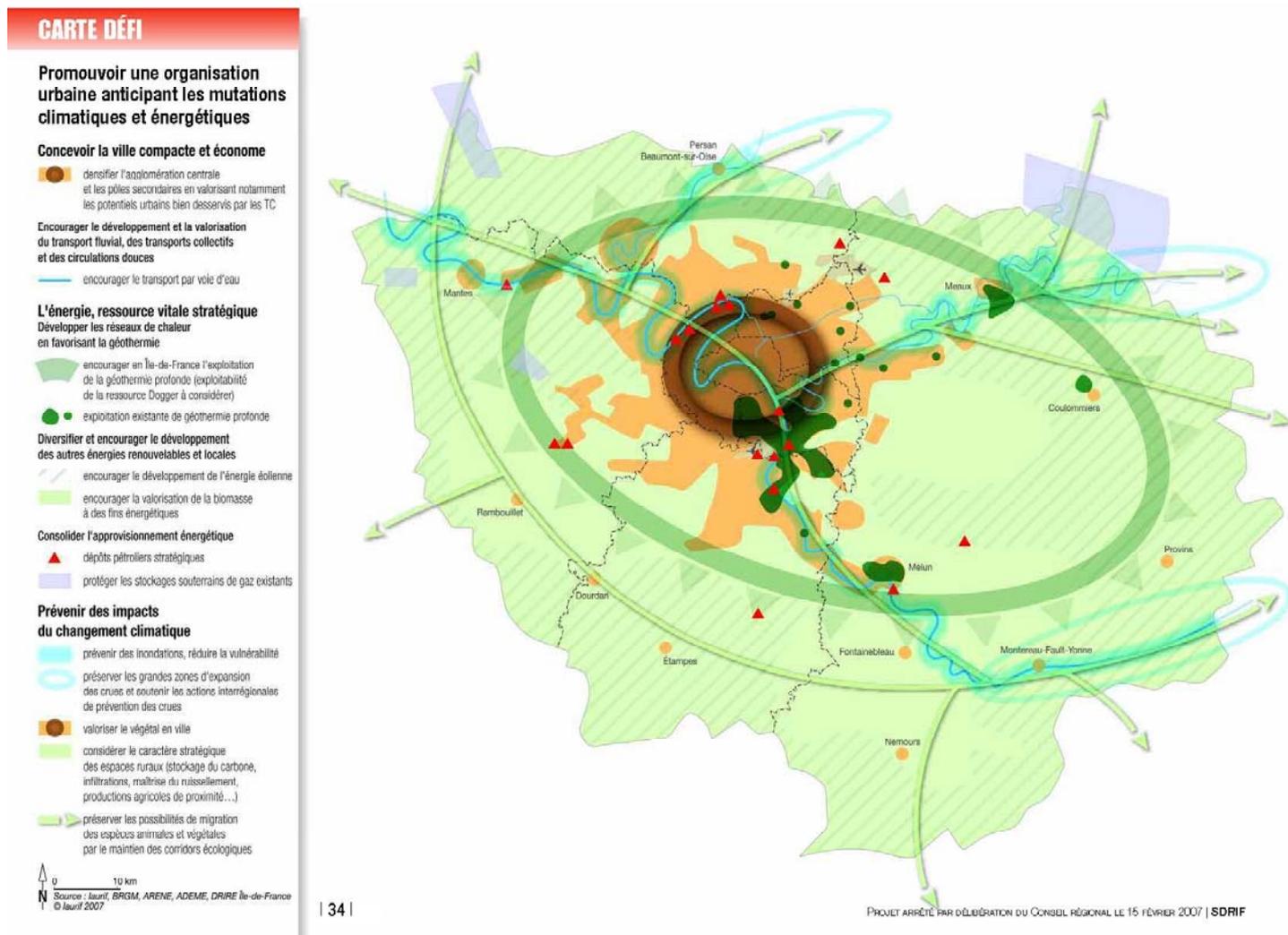
Il est de multiples façons de lire une ville et les géographes participent à cette lecture. Lorsque l'on ouvre un dictionnaire de géographie la première remarque à propos de la ville est la suivante : « la ville est une entité géographique difficile à définir, délimiter et caractériser » (Baud, Bourgeat, Bras, op cité). En allant un peu plus loin, elle se définit, plus précisément, en prenant en compte ses caractéristiques démographiques, sa morphologie, ses fonctions et son rôle économique et social. On aboutit en général à une typologie de villes selon la taille de la ville, sa fonction dominante, son plan, son âge, son niveau de développement, sa civilisation ou encore selon la croissance démographique.

De nouveaux concepts urbains se sont affirmés qui permettent de voir qu'un nouveau rapport à la ville et à l'espace s'est constitué. Nous aborderons ainsi les notions de villes compactes, de villes durables, de villes d'eau pour arriver à la notion de ville portuaire.

### 7.1.1 La ville compacte

Les années 1960-1970 ont été marquées par le transfert d'une partie des résidents du centre-ville vers la périphérie. Bertrand Hervieu et Jean Viard dans leur ouvrage : « *Au bonheur des campagnes* » (1996), expliquent très bien ce phénomène. Il ne s'agit pas d'un refus de la ville (en tout cas en France) mais, au contraire, d'un amour urbain des campagnes ou du littoral. Parallèlement à cette tendance toujours en cours, se développe un autre phénomène : celui du retour au centre. Plusieurs populations alimentent cette notion de ville compacte. Il y a ceux qui la vivent, qui préfèrent vivre en centre-ville pour bénéficier de tous les services à proximité de leur habitation. On peut alors parler de ville compacte vécue. Il y a aussi ceux qui la prônent, en tant que modèle pour limiter la consommation au sol et la consommation de carburant. En effet, de nombreuses études montrent, par exemple, que les flux de mobilité en termes de volumes, de distances et de moyens de déplacements sont influencés, voire déterminés, par la morphologie urbaine. Une ville "dense" unipolaire favorise les déplacements de courte distance et l'utilisation des transports publics, alors que les villes "étaillées", villes des grandes distances à forte spécialisation fonctionnelle (zonage de l'habitat, des activités, des services et des espaces de loisirs) conduisent à une plus forte dépendance à l'égard de la voiture. D'où la volonté qu'il faut peut-être intervenir sur les densités et la répartition des activités pour réduire la dépendance automobile.

Les modalités de développement urbain conditionnent les moyens de déplacements et à nouveau, les moyens de déplacements conditionnent la morphologie urbaine. La gestion intégrée de la planification territoriale et des transports peut donc être un outil utile dans la gestion de la mobilité. Plusieurs auteurs, cherchant à définir une forme urbaine durable idéale, ont identifié des modèles de développement urbain permettant de réduire la mobilité. C'est le cas de la carte défi (figure 79, page suivante) réalisée par Actep, pour le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France) sous l'égide du MEEDAT.



Source : actep.fr  
Figure 79

Afin d'anticiper et de répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles, le SDRIF propose une réponse globale : la ville compacte économe en ressources, particulièrement en espace et en énergie.

Certains élus pensent aussi au mitage de l'habitat, notamment en Bretagne où l'habitat le plus recherché et le plus diffusé est la maison individuelle. Ce mode d'habitat, s'il est très agréable à vivre, pose évidemment des problèmes de consommation du sol et d'espace. Jannick Moriceau, Vice-Présidente du Conseil Régional en charge de la mer, proposait lors des journées de l'ANEL, de réfléchir à cette notion de ville compacte portée aujourd'hui par le développement durable et présenté comme un objectif des politiques publiques d'aménagement urbain. En effet, la forte densité de la ville compacte permet de limiter la consommation du sol à travers des stratégies variées : réhabilitations, rénovations et requalifications urbaines. La centralité urbaine utilise ainsi souvent la reprise ou la réaffectation de bâtiments ou d'espaces dont les usages initiaux sont devenus caduques, par des activités nouvelles significatives de mutations fonctionnelles. Cette particularité liée à la centralité urbaine nous intéresse évidemment particulièrement. Nous reviendrons dessus dans le cadre des villes portuaires. Auparavant, penchons-nous sur la ville durable, qui si elle va dans le même sens, ne possède pas les mêmes spécificités.

### 7.1.2- La ville durable

D'après Cyria Emelianoff (2003), la ville durable se définit en trois temps. C'est tout d'abord une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme. Pour se projeter dans l'avenir, la ville a besoin de tout son passé, d'une distance critique par rapport au présent, de sa mémoire, de son patrimoine, de sa diversité culturelle intrinsèque et de projets multidimensionnels. Le mot durable rappelle en premier lieu la ténacité des villes, des villes - phénix que les destructions ne parviennent pas à détruire et qui renaissent de leurs cendres, malgré leur destruction durant la seconde guerre mondiale. On peut citer Gdansk à titre d'exemple. Il renvoie à la pérennité des villes dans leurs diverses expressions culturelles, à leurs capacités de résistance et d'inventivité, de renouvellement, en un mot.

"Durable" est au temps ce que "global" est à l'espace : un élargissement de notre champ de vision, au-delà du court terme. Levons ici une ambiguïté : la durée ne signifie en aucun cas l'immobilisme. La durée des villes est une durée créatrice, bergsonienne . Elle fait référence au caractère fortement contextualisé des villes, toujours impliquées dans une histoire et une géographie, indissociablement urbaine et terrestre, humaine et écologique.

La ville durable doit également pouvoir offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie. Cette exigence appelle une mixité sociale et fonctionnelle, ou, à défaut, des stratégies pour favoriser l'expression de nouvelles proximités : commerces et services de proximité, nature et loisirs de proximité, démocratie de proximité, proximité aussi entre les différentes cultures de la ville, entre les groupes sociaux, entre les générations. Cela oblige à penser différemment des catégories longtemps étanches, des couples apparemment irréconciliables, pour ouvrir la voie par exemple aux parcs naturels urbains, à la ruralité en ville, aux schémas piétonniers d'agglomération, à l'économie solidaire et aux finances éthiques, ou plus simplement à la démocratie locale et globale à la fois. La proximité doit s'organiser en réponse aux coûts et aux risques lourds de l'hypermobilité, une mobilité qui est en partie contrainte. Coûts énergétique et géopolitique liés aux intérêts pétroliers, coûts climatiques reportés sur les décennies à venir et sur les pays les moins à même de faire face aux transformations et aux risques, coûts de santé publique avec une prévalence en forte hausse des maladies respiratoires, coûts économiques de congestion et d'extension des réseaux urbains, coûts sociaux pour les expatriés des troisièmes couronnes appauvris par leur budget transport, ou encore pour les populations soumises aux plus fortes nuisances automobiles. Face à ces coûts, longtemps sous-estimés, la ville durable devient une ville de relative compacité, qui peut s'accommoder de différentes morphologies urbaines, à condition que l'on parvienne à renouveler les modes de transport, leur pluralité, ainsi que les logiques de localisation qui sous-tendent l'aménagement, pour les combiner dans des configurations originales.

Enfin, la ville durable a pour principe de favoriser la qualité de vie et l'égalité. La disparité des revenus, l'accessibilité variable des services urbains, l'inégalité des chances en matière d'éducation n'épuisent pas le thème de l'inégalité urbaine, qui s'exprime aussi dans l'éventail à angle plat des qualités de vie. L'inégalité écologique est largement distribuée, redoublant souvent l'inégalité sociale, tout en constituant l'un des défis les plus difficiles à relever en raison de ses composantes économiques, culturelles, sociales, psychologiques, écologiques. L'environnement urbain, c'est aussi des climats, des ambiances, des aménités. Cette inégalité se mesure ou ne se mesure pas, d'un côté en termes d'exposition aux risques mineurs ou majeurs, d'espérance de vie, de pathologies ou de vulnérabilités, de l'autre, par des formes de bonheur visuel, sensoriel, tacite ou silencieux. Les villes, les métropoles surtout, qui arrivent en tête de la performance économique et technologique, n'offrent pas les mêmes atouts au regard de la qualité de vie. C'est un des enseignements du phénomène de périurbanisation, marqué à la fois par un attachement à la ville, à sa sphère d'influence économique et culturelle, et par un détachement de son environnement urbain, une démarcation en termes de critères d'habitation et de modes de vie. La recherche première d'un espace à moindre coût, ne peut oblitérer le désir, d'un environnement "renaturé", offrant quelque calme, air, espace d'épanchement pour les enfants... La ville attire, mais ne peut ignorer la fuite dont elle est simultanément l'objet. Pour endiguer quelque peu cette dispersion, sans doute est-il nécessaire d'opérer un retour critique sur la qualité de l'habitat et de l'environnement urbains. La question de la qualité de vie et de ses disparités peut être posée à toutes les échelles : quartier, commune, agglomération, pays, continent, planète, sans oblitérer les composantes culturelles de l'appréhension de l'espace.

Comme l'indique l'auteur de cette définition, issue de sa thèse « La ville durable, un modèle émergent », la ville durable est un projet, un horizon, en aucun cas une réalité. Effectivement, après la lecture de *la ville globale* de Saskia Sassen (1992) et les observations de terrain la ville durable apparaît davantage comme un concept qu'une réalité. La ville portuaire que nous évoquerons un peu plus tard dans notre développement saura-t-elle relever ce défi ?

### 7.1.3- La ville d'eau

S'il est une ville qui est au contact de l'eau, c'est bien à première vue la ville portuaire. Or, pour comprendre la ville d'eau, on ne peut écarter la dimension psychanalytique de l'eau, voire la relation spirituelle de la relation à l'eau. La magie de Venise réside aussi dans le fait que cette cité flotte sur le milieu originel, la ville est enfantée dans la matrice aquatique. Gaston Bachelard dans son essai « *l'eau et les rêves* » (1942) traduit bien la poésie, les évocations liées à l'eau : « Contempler l'eau, c'est s'écouler, c'est se dissoudre, c'est mourir », ou encore « une matière fidèlement contemplée produit des rêves ».

Cependant la thématique du rapport avec l'eau sera ici traitée plus largement. Dès 1982, lors du lancement d'un programme prioritaire de recherche en « Urbanisme et technologie de l'habitat », l'interface entre l'eau et la ville est considérée comme un champ d'investigation important.

La remise en scène de l'eau dans la ville tire pour partie son origine de la nécessité d'une meilleure maîtrise des eaux de ruissellement pluvial, engendrées par l'urbanisation accélérée des années 1960. Certains ingénieurs tels que Erik Jacobsen insistèrent immédiatement sur les possibilités de valorisation de l'espace urbain. Ces réflexions conduites sur les bassins de retenue des eaux pluviales, et en particulier sur leur intégration dans l'espace urbain, furent par la suite étendue à l'ensemble des manifestations de l'eau dans la ville. Aujourd'hui l'eau est un élément structurant de la ville dans le cadre de l'aménagement urbain.

Claude Lelong et Jean-Paul Deutsch, dans leur ouvrage « *L'eau dans la ville* » (1995), nous explique que « les extensions par l'aménagement de nouveaux quartiers, de zones d'activités, d'équipements, ou reconquêtes de quartiers anciens ou récents, d'espaces publics dégradés, de terrains industriels en friche, constituent autant d'opérations d'urbanisme qui permettent de repenser la relation de la ville à l'eau, en centre-ville comme en périphérie ».

En effet, qu'il s'agisse d'exploiter des contraintes hydrologiques et hydro-géologiques, ou de rechercher délibérément l'eau pour la mettre en valeur et valoriser du même coup le milieu urbain, toute une série de pistes s'ouvrent pour réapprendre à composer la ville et l'élément aquatique. Inspirée de modes de faire et de savoir traditionnels ou fondée sur des connaissances et des conceptions neuves, la création urbanistique, paysagère, architecturale, technique, dispose d'un champ d'action étendu. Recherches, réflexions, expériences, adaptations, innovations, ont également une place dans tout ce qui touche aux transformations, à la gestion et à l'entretien du patrimoine urbain -patrimoine construit, espaces de toute nature- et du cycle de l'eau.

On peut citer plusieurs exemples de réalisations en lien avec l'eau. Tout d'abord celui d'un éco-quartier fluvial à Paris. La première phase de réalisation d'un éco-quartier sur les 100 ha de l'île Saint-Denis a été confiée à ING-Bremond, associé aux néerlandais West 8. Elle concerne un secteur d'anciens entrepôts de grands magasins parisiens. Un habitat mixte de 435 logements, des activités économiques, des ateliers d'artistes et une base nautique sont prévus. Tous les volets permettant la réalisation d'un quartier durable seront utilisés.

Autre piste intéressante, fourni par l'AIVP, une initiative bruxelloise consistant en un concours pour jeunes étudiants et architectes, portant sur le canal de 14 km traversant la capitale bruxelloise. Ce concours comporte deux volets : une recherche sur les mutations urbaines, un zoom architectural et paysager. L'objectif est de proposer de nouveaux modes de vie et d'organisation autour de ce canal qui dessert trois zones : le port et l'avant-port, la vieille ville et une zone bucolique au Sud.

L'île de Nantes, site de 337 ha constitue également un exemple intéressant. En effet dès juin 2007 et l'ouverture au public de certains espaces, l'eau a été au centre de cette réappropriation de l'espace par les Nantais, avec une volonté manifeste d'ouverture sur la Loire. Aujourd'hui, la ballade le long du fleuve, la plage et le ponton participent largement au succès de l'île de Nantes

Enfin, dans le même état d'esprit, l'habitat flottant semble constituer dorénavant une solution avantageuse sur le plan environnemental et qui devrait intéresser de plus en plus les urbanistes et aménageurs qui cherchent un usage renouvelé des voies d'eau. En effet, grâce à la combinaison de plusieurs technologies de pointe (énergie solaire, traitement des eaux usées,...), il est aujourd'hui possible d'avoir des équipements entièrement neutres en rejet de gaz carbonique et qui offrent une grande souplesse de déploiement.

Ces exemples, présentés pour illustrer le concept de ville d'eau, ainsi que les notions présentées auparavant, illustrent les tendances urbaines actuelles. On recherche aujourd'hui la présence de l'eau et d'espaces verts. L'optimisation des villes est également de plus en plus prônée et l'idée que l'on vit dans un quartier écologique avec des principes durables semble attrayante pour bon nombre de personnes. On peut cependant se demander si la ville durable et la ville d'eau par exemple sont compatibles ? Cette mode des quartiers écolos n'est elle pas réservée à une certaine catégorie de population ? Qui peut avoir l'intransigeance de poser comme critère de sélection d'un logement ou d'un lieu de résidence ce type de concepts ? Enfin, pouvons-nous nous demander comment se place la ville portuaire au milieu de ces nouveaux concepts ?

#### 7.1.4- La ville portuaire d'hier à aujourd'hui

En effet, comme Claude Chaline se le demandait déjà en 1994, dans son ouvrage : « *Ces ports qui créèrent les villes* », la ville-port est-elle une catégorie scientifique particulière, un objet d'étude spécifique au sein des sciences humaines ? » En tous cas, si comme le supposait ce même auteur, la ville-port se comporte comme un lieu particulièrement propice à l'innovation, nous devrions retrouver plus particulièrement ces tendances actuelles au sein des villes portuaires.

Cependant pour comprendre les villes portuaires actuelles et leur fonctionnement, il nous faut tout d'abord retracer rapidement l'histoire de ces villes-ports. Nous nous baserons pour ce faire sur les travaux de M. Gravari Barbas (1991-1998) et sur ceux de C. Chaline (1994-2005) qui se sont livrés avant nous à une telle entreprise. Nous connaissons bien maintenant les causes de l'abandon des espaces portuaires centraux et nous n'allons pas y revenir ; cependant, il faut ici souligner que c'est cet abandon qui permet aujourd'hui une réappropriation de ces espaces. « La création de vastes terrains en friche à proximité des quartiers centraux, a eu des conséquences jugées inacceptables ; mais en même temps il a aussi été perçu comme une opportunité ; le retrait induit dans un deuxième stade le retour » M. Gravari-Barbas (op cité). Toutefois pour que retour il y ait, il a fallu passer par un certain nombre de stades : « la revitalisation du front d'eau urbain » a été dans les villes-ports du Vieux et du Nouveau Monde la réponse au phénomène des friches portuaires, réponse qui peut paraître logique ou spontanée, mais qui est toutefois, l'aboutissement d'une logique de maturation (Gay, 1986), (Hayuth, 1982).

Ainsi, par rapport au schéma de J.H.Bird de 1963, (figure 80) il faudrait ajouter la phase de délaissement puis celle de la requalification. En effet, pour que l'espace soit réinvesti, il faut d'abord qu'un certain travail de deuil ait été effectué en laissant l'espace en question en état de friche.

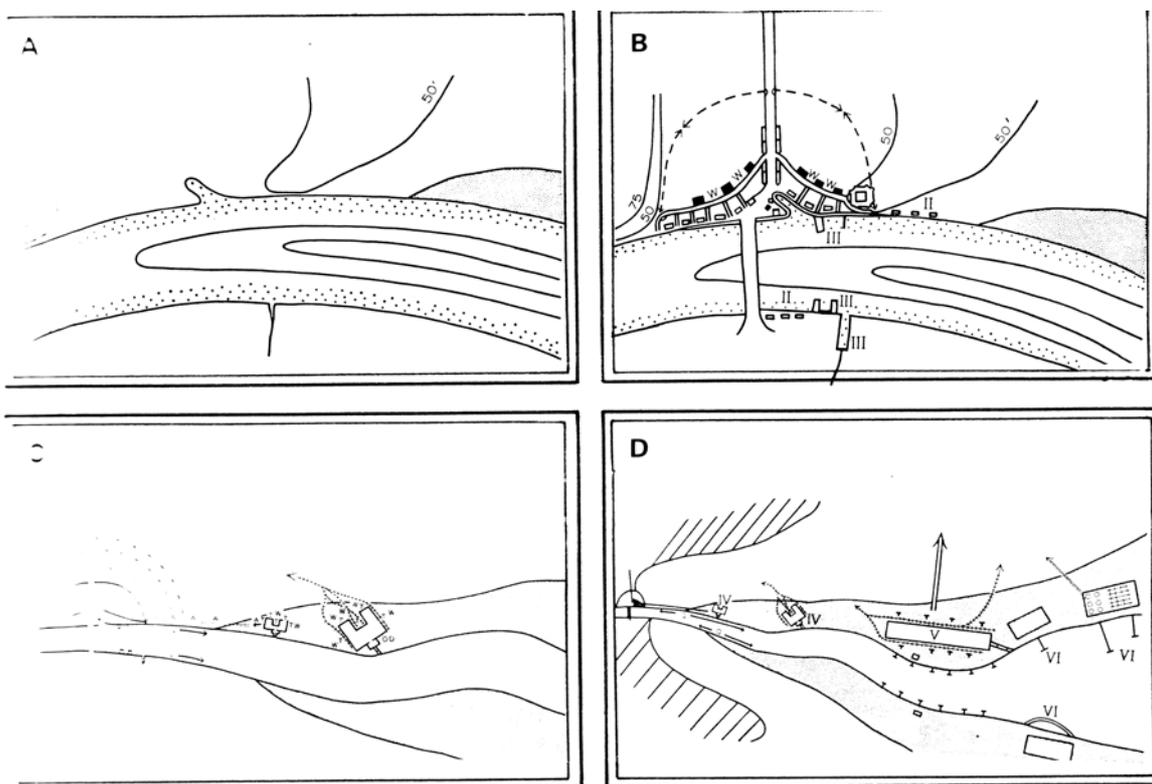


FIGURE XIII-2: Les cinq périodes de l'évolution du port-type "ANYPORT", selon J.H.BIRD.

- A: Le site.  
 B: **B-I: Première période:** Création du port.  
**B-II: Deuxième période:** Expansion linéaire des quais, hors des limites de la ville.  
**B-III: Troisième période:** Construction de jetées, expansion du port et création des premiers docks.  
 C: **Quatrième période:** Construction de docks, expansion du port en aval; la construction, et expansion des quais le long du fleuve continué. (En T et W: hangars et entrepôts).  
 D: **Cinquième période:** L'expansion du port en aval continué. Des installations spécialisées sont créées loin du port primitif.

V: système des quais simple,  
 VI: système des quais spécialisés, et jetées en T,  
 Q: Expansion de quais en continué,  
 T: hangars de transit, ou jetées qui servent un front de mer industriel.

Ce schéma illustre bien la séparation de la Polis au Portus. Comme l'indique M. Gravari-Barbas (op cité), pour la première fois la Polis n'est plus associée à son Portus. Ce système bipolaire parfait, basé sur l'association des deux entités et formé pendant des siècles a laissé place à une dissociation de ces deux composantes, marquée spatialement par de vastes terrains en friche au seuil même des quartiers centraux de la ville. Le front d'eau devenait progressivement une véritable nouvelle frontière urbaine, qui séparait deux mondes différents, de plus en plus divergents.

La migration des installations portuaires a donc posé la relation de la ville avec son port dans un contexte entièrement nouveau. Dans la plupart des villes portuaires, l'impact du port sur l'économie de la ville, bien qu'il continue à être considérable, a fortement diminué aujourd'hui. Ce premier point avait pour objectif de confronter la ville - port actuelle face aux nouvelles tendances urbaines.

Plaçons la tout d'abord face à la notion de ville compacte. Nous avons vu que ces villes utilisaient souvent des friches, anciens bâtiments...Quelles villes mieux que les villes portuaires possèdent autant d'espaces délaissés en quantité importante ?

De plus, il faut bien admettre que la reconversion a l'avantage de proposer au sein d'un même espace, des services, des loisirs, des logements, des commerces et même une certaine forme de « nature artificielle ». Toutes les fonctions nécessaires à l'homme moderne se trouvent ainsi regroupées au sein d'un même espace. Les transports en commun sont également très souvent associés aux opérations de reconversion de sites portuaires.

En ce qui concerne, la ville durable, les villes portuaires semblent encore une fois à même de répondre à plusieurs principes. Il existe d'ailleurs une Charte pour le développement durable des villes portuaires ainsi qu'une association : Green Port. Plusieurs villes ports ont en effet choisi de s'engager dans une démarche respectueuse de l'environnement. La création de jardins dans le cadre des reconversions est fréquente, (Cf. Dublin, le Havre, etc). La ville de Dublin répond avec cette opération également aux critères de ville d'eau, puisqu'il s'agira de jardins flottants. Enfin, les politiques engagées vont plus loin en s'investissant notamment pour le climat. La détermination des ports à devenir de plus en plus "propres" semble être une réalité incontestable. Lors de la 11e Conférence Internationale Villes et Ports à Stockholm en juin 2009, nombreuses ont été les initiatives présentées pour lutter contre les impacts environnementaux et améliorer la qualité de vie dans les villes portuaires. L'enjeu est aujourd'hui d'obtenir un engagement collectif basé sur une certaine uniformité des mesures et des calculs d'empreinte carbone. Les grandes organisations portuaires internationales IAPH, AAPA et ESPO ont d'ailleurs répondu présentes pour accompagner les autorités portuaires dans cette lutte contre le réchauffement.

La ville durable semble ainsi être une priorité pour les villes portuaires. Réelle conscience ou effet de communication médiatique ? Quoi qu'il en soit la démarche existe et mérite d'être soulignée. En revanche la mixité sociale évoquée comme principe fondateur semble moins marquée dans les politiques en vigueur. Pour ce qui concerne, la ville d'eau, la ville - port est une fois encore au cœur des problématiques.

Il semble donc que la ville – port soit pleinement en phase avec les nouveaux concepts urbains. Quoi de plus normal ? Les villes portuaires, de par cette problématique des espaces vacants, s'interrogent depuis plusieurs années sur leur réaménagement. La prise de conscience et la réflexion conduisent directement aux concepts actuels. On peut même reprendre la théorie de C. Chalain (op cité) qui pensait que la ville port était au cœur des innovations. Cependant si nous avons parlé ici surtout d'urbanité dans la ville-port, le port justement apparaît un peu en retrait.

Ceci nous amène à nous interroger sur la place actuelle du port actif au sein de ce nouveau rapport au territoire.

## 7.2. Comment le port actif s'inscrit-il au sein de ce nouveau rapport au territoire ?

La France constitue la sixième puissance commerciale mondiale. Cette réalité bien souvent oubliée des Français traduit bien le fait que comme depuis des siècles, c'est le port qui fait la valeur ajoutée des villes portuaires. En effet, comme le dit T. Baudouin dès l'introduction de *Urbanité des cités portuaires* : « les cités portuaires sont parmi les villes les plus directement confrontées à la mondialisation » (op cité). Ainsi, les ports et donc les villes portuaires constituent les portes, ou plus exactement les connexions, par l'intermédiaire desquelles tous les pays tentent de se brancher sur les flux de la logistique internationale.

La valeur ajoutée portuaire, titre des rencontres de l'AIVP en 2003, paraît donc indéniable même si demeure aujourd'hui des interrogations quant à la méthode pour la calculer. Si l'on reprend ainsi les conclusions de l'étude sur la valeur ajoutée du Port de Dunkerque, on voit qu'il faut rechercher, avant tout une homogénéisation de l'étude au moins nationale, voire européenne.

Le recours à des autorités reconnues pour le recueil de données permettrait de garantir une plus grande fiabilité et un taux de réponse accru des entreprises interrogées.

L'interaction avec la ville doit également être prise en compte.

Si la valeur ajoutée doit servir à renforcer l'image du port et le soutien des collectivités, les emplois créés doivent être la première variable mise en avant.

Par ailleurs, la valeur ajoutée n'est pas le seul critère pris en compte par les collectivités qui considèrent aussi les nuisances apportées par les activités portuaires. Intégrer celles-ci dans le calcul de la valeur ajoutée portuaire permettrait de mieux comprendre les secteurs qu'il faut privilégier. Bien sûr, la prise en compte de ces nuisances est beaucoup plus complexe que la prise en compte de la valeur ajoutée, compte tenu de leur caractère subjectif.

Enfin, l'étude de valeur ajoutée doit aiguiller des décideurs portuaires vers le développement des trafics à forte valeur de développement (logistique, conteneurs, trafics « propres » et entreprises de services, etc.). Ces conclusions sont intéressantes dans la mesure où l'on sent l'incidence et l'influence de la ville sur le port. Les deux éléments ne sont plus traités chacun de leur côté et la notion de système est présente. Cette façon de s'interroger conduira sans doute les populations à avoir une meilleure lisibilité du port et de ses apports.

Le cas du Havre confirme cette tendance : « Au Havre les autorités urbaines conçoivent la valeur ajoutée portuaire en termes de choix des actions et des mesures permettant de contribuer au développement du port, que cela soit sur le plan des aménagements à l'interface ville - port, des fonctions économiques et de la formation, de l'instauration d'un dialogue et d'outils communs ou encore des infrastructures nécessaires pour une meilleure desserte de l'hinterland portuaire. » Ou encore « longtemps absente des négociations entre la ville et le port, la mesure de la valeur ajoutée portuaire au Havre était jusqu'alors essentiellement descriptive et contemplative des activités directes et indirectes du port. Le changement d'échelle que constitue le projet « Port 2000 » souligne la nécessité d'une nouvelle approche plus opérationnelle pour établir une stratégie de développement durable mobilisant les acteurs urbains et portuaires ».

Une fois ce constat de changement établi, on peut s'interroger sur les raisons qui ont conduit à cette séparation du port et de la ville pendant un temps. Les récentes journées de la mer et la mise en place du Grenelle de la mer soulignent bien la volonté des dirigeants d'une plus grande conscience des Français à propos du monde maritime. Quelles sont, là encore, les raisons de cette méconnaissance du secteur maritime ?

Nous n'allons pas revenir ici sur les bouleversements qui ont affecté l'ensemble du monde maritime traditionnel, que ce soit la pêche, le commerce ou le domaine militaire et qui ont conduit à une séparation du port et de la ville et donc à une méconnaissance des populations locales.

En revanche, la forte tertiarisation de l'économie maritime, davantage basé sur l'imaginaire peut induire un nouvel élément de réponse. Les activités scientifiques, de recherche, de haute technologie et d'enseignement supérieur ; les activités récréatives ; les activités commerciales de type « World Trade Center » ou lieux de chalandise pour le grand public ; et enfin des implantations de sièges sociaux témoignent d'une nouvelle façon de faire, d'un nouvel idéal, dans lequel on souhaite réduire la frontière entre le port et la ville.

Le port actuel est donc actif et génère une forte valeur ajoutée pour le territoire qui l'abrite. Souvent méconnue, cette réalité semble cependant en voie d'amélioration au vue du besoin d'imaginaire et des pratiques qui en découlent et s'inscrivent sur les littoraux.

Le port doit donc travailler à plusieurs échelles. D'une part sa fonction fait qu'il est passé d'une échelle très longtemps régionale ou nationale à une échelle mondiale. La concurrence entre les ports est telle qu'on aborde aujourd'hui bien souvent le phénomène portuaire à l'échelle des régions portuaires. Même si comme nous l'indique Jacques Guillaume dans son article *proposition méthodologiques pour une définition géographique des régions portuaires* (2001): « la région est pour la géographie un concept complexe et fragile », il s'agit d'une notion intéressante pour comprendre le fonctionnement actuel des ports actifs.

En effet, les différentes propriétés systémiques énoncées par B. Walliser en 1977, c'est-à-dire « l'autonomie sous la tension de l'échange, la cohérence sous la tension des interactions internes, la permanence sous la tension des modifications, l'organisation sous la tension d'une structure » semblent très cohérentes pour évoquer les régions portuaires dans la mesure où elle permet de bien comprendre d'une part, les relations qui lient le port et le monde, et d'autre part, le nécessaire équilibre entre la ville et le port. On distinguera bien toutefois, l'arrière pays portuaire et la région urbaine. Ainsi, si par le passé ville et port étaient étroitement liés de manière évidente, ils se doivent aujourd'hui de l'être à la fois pour l'équilibre de la cité mais aussi pour permettre au port de jouer son rôle dans la mondialisation. « Une région portuaire doit être cohérente, c'est-à-dire entretenir des relations d'interdépendance entre les sous-systèmes ou les éléments qui la composent. Le signe le plus évident de cette interdépendance est la complémentarité ou la hiérarchie qui s'instituent entre ses parties constitutives. A cet égard, il est possible de distinguer deux types de relations : les relations latérales, de lieu à lieu, entre les villes-ports, et les relations pyramidales, entre le support environnemental, les ports et les villes. Si les relations latérales doivent être dissymétriques pour pouvoir instituer la région portuaire, les relations pyramidales doivent être équilibrées, ou du moins complémentaires pour pouvoir consolider la région portuaire. Toute éviction d'un des éléments de la pyramide se traduit infailliblement par un affaiblissement de la région portuaire. Le risque d'un alourdissement des fonctions exotropes tient dans la perception d'une possible protection exclusive du support environnemental. Inversement l'essor rapide des fonctions endotropes peut déstabiliser la ville et son environnement, provoquant à terme des surcoûts de fonctionnement de la région portuaire, y compris pour le port lui-même.

La clé est donc l'équilibre des relations pyramidales, autrement dit dans un développement durable de la région portuaire. Ce débat devient fondamental dans beaucoup de régions estuariennes, à l'environnement fragile et riche écologiquement, l'estuaire de la Loire étant un cas d'école abondamment étudié ». C'est ainsi la notion de système qui nous paraît intéressante dans ce qu'on appelle région portuaire.

Le Parlement européen en adoptant un rapport sur la politique portuaire va tout à fait dans ce sens. Il a en effet adopté le rapport de Josu Ortuondo Larrea sur la politique portuaire européenne. Le document constate que le secteur maritime et portuaire de l'UE est en pleine croissance et particulièrement affecté par la mondialisation. Outre les aspects liés à la compétitivité économique des ports, soulignons que ce rapport préconise une meilleure organisation spatiale des ports combinant une limitation des impacts environnementaux et une meilleure intégration avec la ville. La sensibilisation des populations voisines à la culture maritime et portuaire est également affichée comme une priorité.

Retenons donc que les ports sont bien actifs et qu'ils constituent le nouveau territoire de la mondialisation. Après avoir été de fait, étroitement liés aux villes qui les abritaient, un clivage s'est créé pour les raisons historiques que nous connaissons. En revanche aujourd'hui la notion de système, ou de région portuaire implique que le port actif soit intégré au territoire de la ville et de manière plus générale à l'environnement qui l'entoure. Cette connaissance et cette prise en compte du système étant un gage de bon fonctionnement du port au sein de l'économie mondiale.

Si cette théorie est aujourd'hui bien connue des aménageurs et des décideurs, la sensibilisation des populations demeure un point faible. Plusieurs opérations vont donc dans ce sens. Les journées de la mer, lancées par Jean-Louis Borloo, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire n'ont pas d'autres ambitions. Ce « Grenelle de la mer » s'accompagnera, pour sensibiliser le grand public, d'une grande campagne nationale de sensibilisation intitulée « j'apprends la mer ». Parmi les temps forts de cette grande campagne de communication, nous souhaitons instituer les « journées de la mer » qui doivent être l'occasion pour des millions de Français de mieux la connaître en offrant la possibilité aux marins, à tous les acteurs de l'économie maritime et aux associations engagées pour la gestion durable de la mer, aux chercheurs et scientifiques, aux enseignants de présenter leur métier et de partager leur passion. »

Certains ports lancent également eux-mêmes des opérations de sensibilisation à destination du public. Citons ici Montréal et son opération Port en ville qui a remporté un franc succès. La journée portes ouvertes organisée par le Port de Montréal le 31 août 2008 a suscité la venue de plus de 100000 personnes, venues découvrir les installations portuaires en bus, train ou bateau. Une exposition éducative et des événements festifs complétaient l'opération. Cette démarche s'inscrit dans la stratégie du Port qui, au travers de son plan *Vision 2020*, entend conforter sa position en tant que place maritime de rang mondial.

Même chose à Auckland où le port a organisé, durant les vacances scolaires, des visites en bateau afin de proposer à la population de découvrir l'histoire et le patrimoine portuaire mais aussi le port commercial moderne. Les visites ont ainsi détaillé les opérations portuaires, les infrastructures et les projets de développement. Cette opération a remporté un franc succès et des visites supplémentaires ont dû être programmées. Sur le même principe, des parcours de découvertes commentés ont également été proposés par voie terrestre.

On peut également citer Amsterdam où le Port va lancer une campagne de communication centrée sur "le travail et la vie dans le port". Cette démarche à multiples facettes : articles de presse, affiches, journées ouvertes dans les écoles, quiz en ligne sur la vie portuaire, site web dédié, etc. a aussi clairement pour objectif de sensibiliser le public sur les diverses possibilités d'emplois dans le port et de pourvoir les 15 000 postes qui seront nécessaires d'ici 10 ans.

Il semble donc évident que le port actif se doit de devenir urbain. Le processus est en cours et de plus en plus on intègre la population locale. Cependant comme l'atteste la littérature en ce domaine et les cartes que nous avons réalisées précédemment, se pose encore souvent un problème de fonctions compatibles. Des fonctions tampons sont alors bien souvent utilisées pour remédier au problème. Cela peut conduire à une certaine banalisation des synapses portuaires. Universités, Musées en lien avec le littoral, port de plaisance, espaces verts, espaces récréatifs et de loisirs sont généralement mobilisés. Plusieurs exemples peuvent être énoncés. A la rentrée universitaire 2009, Le Havre devrait être doté d'une nouvelle cité universitaire implantée sur l'interface ville-port dans les quartiers Sud de la ville. A l'image d'un concept existant déjà à Amsterdam ou à Londres, une centaine de conteneurs aménagés constituera autant d'appartements de 27 m<sup>2</sup> chacun pour un loyer de 250 à 300 € par mois, hors aide personnalisée. Cette solution expérimentale, souple et modulable nécessitera un premier investissement de M€3,5 et devrait permettre de répondre, en partie, au déficit de logements étudiants au Havre.

A Ho Chi Minh, un projet propose notamment l'aménagement de barges flottantes sur le fleuve Rouge, une solution qui permet la création d'un réservoir d'espaces dans cette ville dense.

Ainsi, si pendant longtemps les activités portuaires se sont inscrites dans la continuité de la structure urbaine, comme éléments de son développement économique, social et de son identité, comme lieux de rencontre, l'émergence pendant près d'un siècle de grandes zones industrielles et portuaires a rompu cette continuité. Le mouvement de reconquête des friches portuaires qui a suivi est aussi celui de la redécouverte de l'eau et de la possibilité d'un nouveau paysage : celui de la vue sur l'eau mais aussi de la ville vue depuis l'eau. Promenades, rêveries, culture, ... de nouveaux usages sont possibles à côté de l'habitat et des activités économiques. Une nouvelle lecture du paysage est en train de naître dans lequel le port actif a toute sa place de par la mise en valeur du patrimoine portuaire, l'identité et la mémoire des lieux : la reconquête des friches portuaires a souvent privilégié le passé d'un port qui s'était coupé progressivement de la ville en s'éloignant ou en traçant des frontières. Avec le retour du port vers la ville qui est désormais engagé c'est aussi un nouveau regard sur le port actif que l'on voit naître. Les contraintes environnementales obligent certes le port à une meilleure insertion dans son environnement urbain et naturel, mais l'intégration de ses équipements, de ses activités, de son esthétique devient une préoccupation commune qui amorce le retour du port dans le paysage quotidien de la ville. Une nouvelle approche est en marche : celle visant à rendre *visible* le port moderne, à en donner une nouvelle image, celle d'un port plus accessible, mieux intégré, dont la présence devient un atout supplémentaire pour l'attractivité de la ville portuaire.

A titre de comparaison, comment le port de plaisance joue-t-il son rôle urbain ? Quelles sont ses spécificités vis-à-vis du port actif ?

### 7.3. Comment le port de plaisance joue-t-il son rôle urbain ?

Le port de plaisance, s'il porte la dénomination de « port », n'en demeure pas moins un produit récent qui porte les marques des pratiques de loisirs et reflète l'évolution des sociétés et de leurs espaces littoraux. Nous allons ici peser son rôle et son poids dans l'espace ville-port. Quelles différences notables y a-t-il entre un port dédié au travail et un port consacré aux loisirs ? Comment s'insère-t-il dans l'espace urbain ? Telles sont les questions que nous allons ici aborder.

#### 7.3.1 Quand le port de plaisance se pare d'urbanité.

Nous ne reviendrons pas ici sur la création des premiers ports de plaisance, ni sur leurs fondements. Il convient cependant de distinguer, comme nous l'avions fait lors du mémoire de DEA, le concept de marina (1970) du port de plaisance actuel. Certes les marinas existent encore mais aujourd'hui un port de plaisance se doit d'être rattaché à un site ou à une ville. Le port de plaisance, garage à bateaux, isolé de tout n'est aujourd'hui plus porteur. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour laquelle le concept de reconversion des friches portuaires apparaît si intéressant. En effet, les élus et porteurs de projet se sont très vite aperçus du gain possible d'image et de notoriété véhiculé par la plaisance. Comme l'indiquait N. Bernard dans sa thèse en 1993 : « La plaisance et le nautisme dans son ensemble, sont porteurs d'une image valorisante, dans laquelle se mêlent confusément les valeurs de liberté, d'évasion, de dynamisme et de plaisir ».

Le port traditionnel est associé à une recherche de production, de rendement ou d'efficacité. Ces travaux sont de plus associés à une image de dureté, parfois de saleté et n'ont en tout état de cause rien à voir avec les valeurs attribuées au port de plaisance. Si les ports traditionnels font aussi rêver les populations, ce n'est pas du tout pour les mêmes idéologies. De même, la productivité est également recherchée par les professionnels du nautisme mais cela est moins évident pour les populations locales. Les mythes engendrés par ces différents ports sont ainsi fondés sur des images très contrastées. Ces images sont plus importantes qu'on ne le croit. Elles expliquent que le front d'eau du port, à l'abandon pendant plusieurs décennies, soit aujourd'hui au centre d'importantes spéculations.

Le port de plaisance est donc devenu une vitrine pour les villes portuaires. Il fait partie des équipements phares que se doit d'avoir aujourd'hui une ville portuaire, au même titre qu'une université, qu'un palais des congrès... Les communes et les villes se servent ainsi de l'image de la plaisance pour communiquer. Citons à nouveau N. Bernard : « à l'exemple de Concarneau, la promotion de la plupart des ports finistériens s'intègre dans une politique de valorisation qui englobe l'ensemble de la commune siège. En réalité, le port de plaisance est plus souvent vecteur de publicité, pour la station que le bénéficiaire exclusif des efforts de promotion. »

Le port de Concarneau « s'est offert les services du héros de bande dessinée Corto Maltese (photographie 44), pour lancer une campagne promotionnelle dont a bénéficié le port de plaisance. Le sympathique personnage du dessinateur Hugo Pratt, marin expérimenté et aventurier impénitent, cristallise un certain nombre d'images et de valeurs parmi lesquelles l'exotisme et la liberté, que l'on souhaite attribuer au port concarnois ». (N. Bernard, op cité).



Nous avons déjà abordé la question de l'apport des filières nautiques (chapitre quatre) en terme de rentabilité économique pour le port de plaisance et la ville qui l'abrite. Mais cette filière nautique a également un poids considérable en terme d'image pour la ville-port. Que ce soit une industrie (Bénéteau en Vendée) ou un coureur associé à une ville (Paul Vatine au Havre), les retombées sont immenses. Le poids de la course, qui plus est de la course en solitaire est énorme.

Comme l'indique M. Roux (op cité): « dès que la compétition implique le combat d'un homme contre la nature, on retrouve la structure du mythe marin, hérité de l'Antiquité, entretenu par la Littérature et réactualisé par les aventuriers des mers. Il est remarquable de constater que la France qui a perdu son rôle de puissance maritime, marchande et militaire, s'est redonné une prééminence sur les mers mais avec des hommes, des bateaux, un esprit différents. Un imaginaire en masque-t-il un autre ? Faut-il interpréter les succès sportifs comme des compensations d'un déclin ou au contraire, interpréter le déclin du fait que les Français ne s'intéressent au monde marin que dans sa dimension mythique ? »

Si l'on peut nuancer la perte de puissance maritime, marchande et militaire, cette citation prend en revanche tout son sens en ce qui concerne l'influence de la dimension mythique maritime.

Ces images apparaissent si forte aujourd'hui que la préservation de la physionomie maritime conditionne un potentiel commercial. Nous reviendrons sur cette notion un peu plus tard mais on perçoit déjà le danger que peut représenter une telle influence imaginaire. « L'image est moteur, pour une ville comme pour un individu. Avec la complexité que l'image de la ville est multiple et parfois contradictoire... » Le Boulanger. M (op cité).

Le port de plaisance est non seulement né au cours des dernières décennies mais il a en plus déjà évolué pour se parer d'urbanité et permettre aux cités portuaires de communiquer grâce à lui. Il répond de plus à une nouvelle fonction de lien, de passerelle entre plusieurs espaces distincts.

### 7.3.2 Le port de plaisance : un lien entre les espaces ?

Souvenons-nous des conclusions du chapitre : le lien ville-port réinventé. Celui-ci mettait en évidence le rôle de synapse des nouvelles fonctions de loisirs ou de recherche, à l'interface ville-port. Le port de plaisance, du fait qu'il est lui aussi « port » assure particulièrement bien ce lien entre le port traditionnel, avec un certain nombre de nuisances (odeur, bruit...) et la ville. Les reconversions portuaires ont donc très souvent recours au port de plaisance, d'une part pour l'image qu'il apporte à la ville et d'autre part en tant que zone tampon, zone de transition entre l'univers strictement urbain et l'univers strictement industriel.

Citons ici le cas du Havre qui a pour volonté de positionner la plaisance à l'interface ville – port. Le Havre veut devenir le premier pôle nautique en Manche. En complément des aménagements programmés pour le port de plaisance existant dans l'avant-port, un nouveau site va être créé au coeur des quartiers Sud, le secteur ville-port en pleine transformation. *Port Vauban* pourrait recevoir ses premiers bateaux en 2011 et proposer à terme plus de 500 anneaux. Plus au Sud, à proximité des activités de réparation navale du port, du jardin fluvial et des nouveaux logements qui ont été construits, 7 ha de terre-pleins deviendront une zone d'activités et de maintenance pour la filière nautique.

Autre exemple : *Prince's Dock*, un site portuaire historique sur la rive sud de la Clyde à Glasgow, pourrait devenir une nouvelle marina au coeur de la ville. Le projet, présenté par *Scottish Enterprise* (agence nationale de régénération urbaine), porte sur une surface aquatique de 5ha plus 0,4ha au sol pour les équipements associés. Glasgow dispose actuellement d'environ 5000 anneaux de plaisance, mais les installations sont saturées. Une étude a montré l'intérêt de nouveaux aménagements couplés notamment à la construction de bureaux et de restaurants.

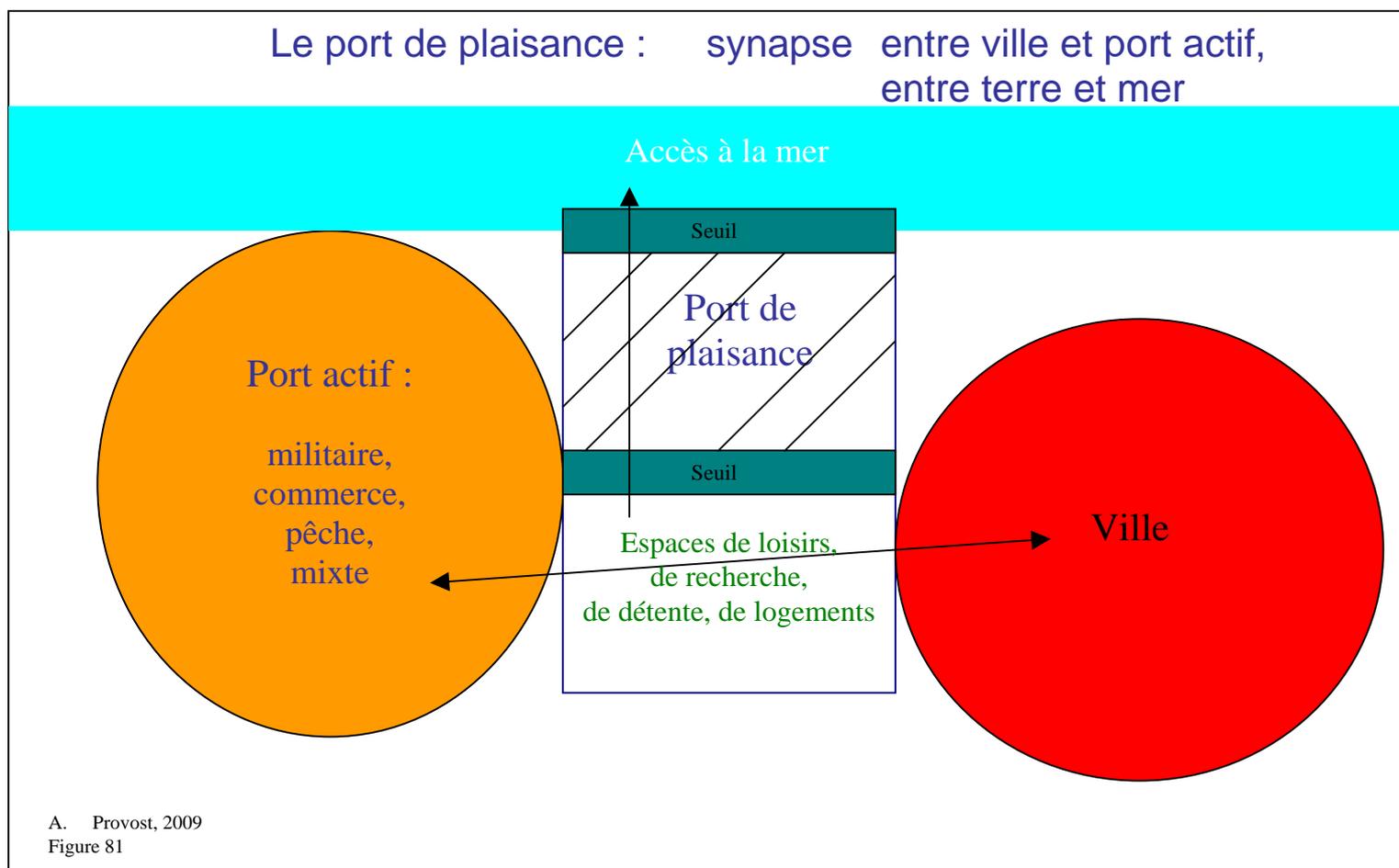
Le port de plaisance est couplé à d'autres fonctions tertiaires, passerelle entre ville et port, certes, mais également passerelle entre la terre ferme et la mer.

S. Josso (op cité) dans son article *Passer de la terre à la mer : le cas du voilier habitable au port de plaisance*, nous montre très bien les notions de seuil et de rites pour passer de l'un à l'autre. S'il n'y a pas ou très peu de rupture matérielle entre la ville et le bateau, dans le cadre du port de plaisance, passerelle entre ville et port, il y a en revanche des coupures psychologiques entre le passage de la terre ferme à l'océan. La terre constitue ainsi l'aire préliminaire. « Tout un chacun peut accéder à cette aire même s'il n'est pas plaisancier. On y circule essentiellement dans un but de flânerie, à pied, avec la poussette, à vélo, on y promène le chien... Des bancs sont souvent aménagés face aux pontons pour « profiter de la vue », c'est-à-dire pour jouir du spectacle qu'offre la flotte plaisancière. Des panneaux y rappellent l'atmosphère urbaine, soit par la présence des dernières actualités citadines, soit par l'indication du chemin à prendre pour se rendre précisément en ville ».

Vient ensuite la « zone liminaire » constituée de la passerelle, du ponton et du catway. « Le passage du seuil commence avec l'accès de la passerelle qui relie la terre aux pontons flottants. Des panneaux rappellent que désormais l'accès n'est plus libre aux promeneurs, mais strictement réservé aux équipages ou aux locataires. Des logos signalent également l'interdiction d'accès aux cyclistes, aux pêcheurs et baigneurs et aux chiens. L'usage public du port s'arrête en deçà du seuil ».

Enfin, « l'aire postliminaire » consiste à quitter le ponton, faire sa manœuvre et ranger les paires battages et les amarres.

Le port de plaisance constitue donc à la fois une passerelle, un espace de transition entre le port actif et la ville mais également un seuil entre la vie à terre et la vie en mer.



La figure 81 a pour objectif de traduire les différentes relations qu'entretient le port de plaisance dans son environnement. Le port de plaisance et/ou d'autres éléments de loisirs assurent un espace tampon entre le port actif et la ville, de l'autre il marque également la relation entre l'accès au littoral et la terre ferme. Cependant plusieurs seuils demeurent à franchir. Le citoyen peut donc venir toucher le port de plaisance mais pas forcément avoir accès au domaine maritime.

Le port de plaisance permet ainsi de s'approprier l'espace vécu mais sans nuisances et sans dangers. L'imaginaire peut alors s'évader...

## Conclusion :

Le port de plaisance est donc un port bien à part. Il est aujourd'hui un port urbain conçu pour répondre aux loisirs des citoyens. Loisirs évidents des plaisanciers mais aussi des badauds et des habitants de la ville qui viendront se détendre sur le port de plaisance. Le port de plaisance s'est donc paré d'urbanité pour répondre aux critères de ses citoyens, exigeants en la matière. Le confort, l'animation, le pittoresque sont ainsi valorisés.

Adoptant ces caractères spécifiques, le port de plaisance s'est enorgueilli d'une mission supplémentaire : assurer le lien entre ville et port. C'est ainsi grâce à ce type d'équipement que la ville et le port se rejoignent, peu à peu.

L'autre mission plus évidente du port de plaisance consiste à permettre à ses usagers de rejoindre, depuis la terre ferme, le domaine maritime. La nouveauté est qu'aujourd'hui, les citoyens qui se promènent sur les ports de plaisance ont eux aussi le sentiment de partir en mer. L'image et l'imaginaire du port constituent ainsi des fondements commerciaux et idéologiques forts.

Un tournant idéologique fort s'est donc opéré sur les espaces portuaires et ville-port. Les nouvelles orientations urbaines, la nécessaire prise en compte du système ville-port et du développement durable ont modifié les villes en général. Les villes portuaires plus propices aux innovations et riches d'un front d'eau particulièrement valorisé aujourd'hui, sont au cœur de ce bouleversement.

Il est frappant de constater que le rapport à l'espace est ainsi modifié, que les sociétés évoluent et que cela résulte pour une part importante, d'un imaginaire marin grandissant.

Le chapitre suivant s'intéresse à ce phénomène.

# Chapitre 8 :

## Une géographie sociale, économique, environnementale modifiée finalement par une nouvelle maritimité

### 8.1 Introduction, la maritimité en question

#### 8.1.1 Introduction

#### 8.1.2 La maritimité et autres définitions

### 8.2 Effets de représentation en milieu portuaire

#### 8.2.1 Un apparent antagonisme

#### 8.2.2 Le patrimoine maritime : rôle et fonctions dans la société moderne

#### 8.2.3 Abus de pouvoir du patrimoine maritime ?

### 8.3 Vers une banalisation des espaces portuaires réinvestis ?

#### 8.3.1 Des éléments qui se répètent...

#### 8.3.2 ...et qui conduisent à quel type de reconversion ?

## 8.1 Introduction, la maritimité en question

### 8.1.1 Introduction

Ce dernier chapitre s'interroge sur les raisons des bouleversements espace portuaire - société que nous avons commencés à décrire au chapitre précédent. Il nous faut en effet nous interroger sur le poids de l'image et de l'imaginaire grandissant au sein des sociétés littorales et non littorales.

Pour quelles raisons l'imaginaire prend-il aujourd'hui tant de place?

Qui maîtrise cet imaginaire et s'en sert pour aménager l'espace ?

Quelles sont les représentations des populations, sur quoi se fondent-elles ?

Quels sont les risques encourus du fait de ces nouvelles pratiques ? Autant de questions sur lesquelles nous allons à présent nous interroger.

Afin de comprendre ce nouveau rapport au territoire, penchons-nous tout d'abord sur la notion de maritimité, notion développée par Françoise Péron (1996) et qui constitue une bonne entrée en matière pour comprendre les phénomènes de représentation actuels. Nous aborderons ensuite plusieurs notions tels que le patrimoine maritime ou encore celle des représentations.

### 8.1.2 La maritimité et autres définitions

Le premier colloque portant sur cette notion de maritimité a été organisé en 1991. Il posait la question suivante : « La maritimité de cette fin du XXème siècle, quelle signification ? » Françoise Péron et Jean Rieucou, organisateurs du colloque souhaitaient, en faisant se rencontrer différents chercheurs « faciliter les échanges d'idées, de démarches et d'angles d'approche, dans un domaine de recherche encore peu exploré et pas encore perçu dans sa globalité » Claval P (op cité).

Quelques années après, F. Péron dans son ouvrage « *La maritimité aujourd'hui* » écrivait ceci : « Avec un recul de trois ans par rapport à ce colloque où Jean Rieucou et moi avions convié des chercheurs à réfléchir sur la « maritimité contemporaine », après les polémiques que ce terme de maritimité a d'abord soulevées, l'usage du mot s'est peu à peu répandu, parfois en dehors de la volonté de ses concepteurs, et souvent dans la confusion née de l'enthousiasme pour une nouveauté encore mal définie. » Cette remarque de F. Péron, de 1996 semble encore, plus de dix ans après, toujours pertinente. En effet, qui saurait définir précisément ce concept de maritimité aujourd'hui ? Certes en évolution perpétuelle, il faut cependant le qualifier car il permettra par la suite de poursuivre notre démonstration sur la place et le rôle de l'imaginaire dans nos sociétés contemporaines.

Selon *l'atlas Transmanche* établis par l'Université de Caen (2006), la notion de maritimité est apparue au début des années 1990. Au-delà d'une approche physique, biologique ou économique de l'espace maritime, les chercheurs incluent de nouveaux champs d'études, notamment la relation de l'homme à son milieu maritime.

Le concept de maritimité est une formulation simple pour désigner des relations complexes entre l'homme et la mer. Il évoque la représentation, la sensibilité, la perception que l'homme a de son milieu. Cette perception du monde maritime est évolutive selon les époques, les idéologies, l'évolution des technologies, les mentalités... Tous ces facteurs déterminent les actions, les activités maritimes des différents groupes sociaux.

Les relations entre les hommes et la mer sont de plusieurs ordres : relations sportives, ludiques, récréatives, professionnelles, culturelles... Au delà de ces différents rapports, comme toutes populations marquées par un trait géographique majeur (milieu montagnard, milieu désertique ...), les populations côtières sont imprégnées d'une mémoire collective. Nombreux sont ceux qui ont des ancêtres ayant vécu de la mer ou qui ont été imprégnés par cet espace maritime. Ces populations ressentent un fort sentiment d'appartenance à cet environnement. Elles ont reçu un héritage à travers les monuments (phares, vieux ports), les peintures, les bateaux de pêche anciens ou modernes... Mais c'est aussi à travers l'action, la mobilisation d'acteurs qui font vivre ou revivre ce patrimoine maritime.

Réfléchir sur la maritimité, c'est comprendre comment les hommes s'approprient, perçoivent et pratiquent la mer, l'estran, la côte... C'est une réflexion entre le passé et le présent.

Cette compréhension de ces rapports passe par l'analyse de l'économie locale, sans négliger l'aspect culturel et idéologique tenant une place primordiale dans l'analyse de la maritimité d'un territoire.

Complétons cette définition par celle de Françoise Péron, elle-même. Pour cette chercheuse, trois points sont importants pour comprendre la maritimité.

Il s'agit tout d'abord, d'un vocable commode pour désigner la variété des façons de s'approprier la mer, en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images, des représentations collectives. L'auteur insiste sur le côté extrêmement large du mot maritimité mais rappelle aussi que ce terme manifeste clairement « qu'on souhaite effectuer une saisie globale d'un phénomène social en se situant d'emblée dans le domaine du culturel (tout en sachant à quel point il est délicat de mettre en évidence les articulations entre l'économique, l'institutionnel et le culturel ; mais est-ce une raison suffisante pour ignorer la sphère culturelle ?) » Notre étude qui comporte certes, un guide de faisabilité de reconversion portuaire, pouvait-elle ainsi se passer du culturel ? Nous ne le croyons pas.

« S'interroger sur la maritimité contemporaine, insiste F. Péron (op cité), c'est réfléchir sur les rapports entre le présent et le passé, dans une perspective de compréhension des reconversions actuelles du maritime, mises en relation avec les aspirations et les besoins profonds de notre société ». La maritimité cherche ainsi à comprendre le rapport de la société avec le milieu littoral, dans une perspective à la fois temporelle et spatiale.

Deuxième point, soulevé par F. Péron (op cité) ; « la maritimité ne peut être que culturelle ». Chaque peuple a en effet, une relation différente avec la mer. Les Grecs et les Japonais, dans leurs sociétés anciennes n'ont pas le même rapport avec la mer. La figure 82 nous montre que la relation du rapport à la mer évolue au cours du temps. Au XVIème siècle, les monstres marins effrayent et sont largement représentés, comme ce diable de mer.

#### La vision des monstres marins au XVIème siècle.



Source : L'imaginaire marin en occident, 2000.  
Figure : 82

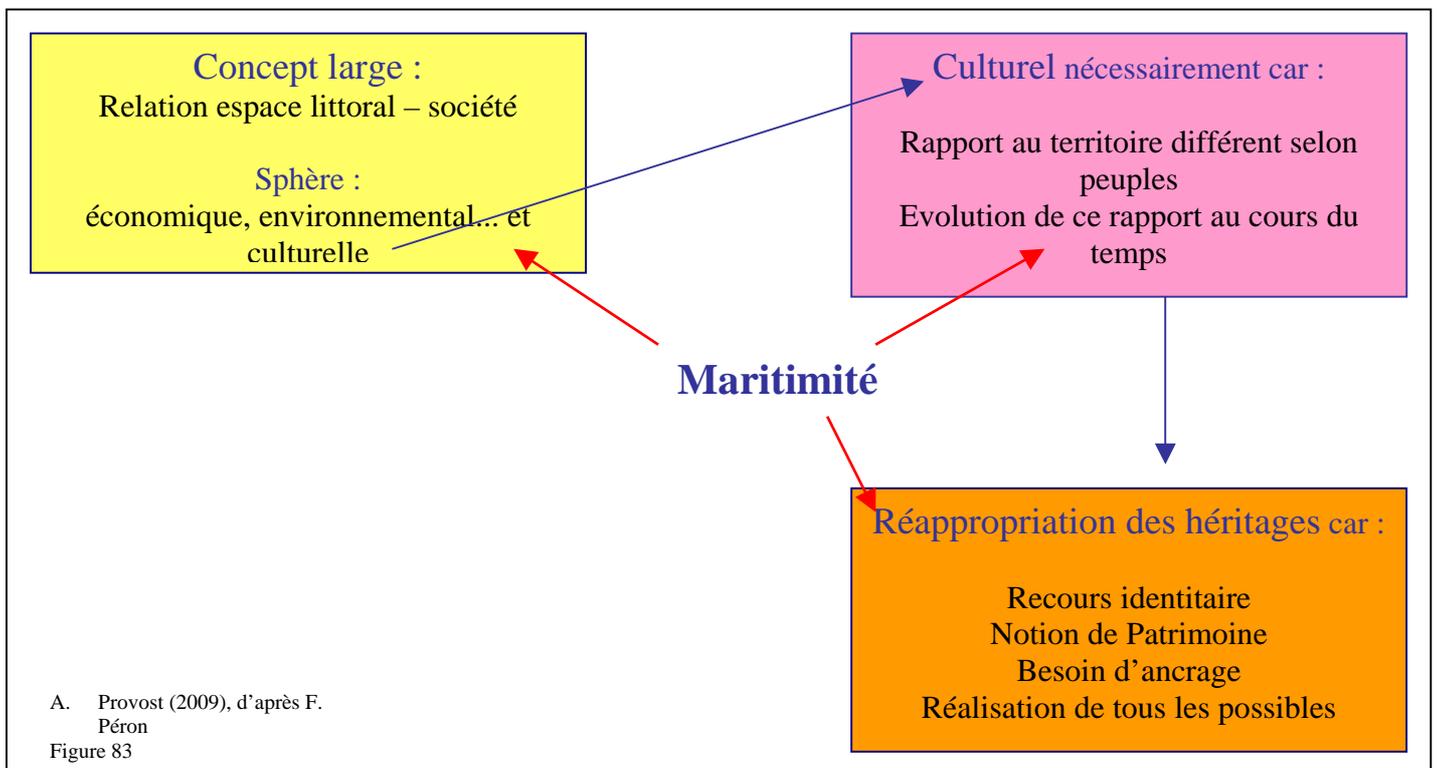
Dans sa relation moderne à la mer, le peuple ne voit ensuite aucune distraction à aller en mer. « La côte n'est remarquable qu'à travers les trois fonctions dont elle est le support et qui s'affirment pour la France, à la fin de l'Ancien Régime : 1- fonction de production : pêcheries et salines, 2- fonction d'échanges : petits ports de cabotage mais surtout grands ports de commerce ouverts sur le nouveau monde, 3- fonction stratégique de cette frontière maritime désormais bien contrôlée par l'Etat et placée en première ligne dans les enjeux des grandes puissances. » L'approche romantique du milieu maritime (1800) modifiera ce rapport à la mer. On perçoit dès lors sa beauté.

Enfin, phénomène également décrit par M.Gravari-Barbas (op cité), le regard des citadins va créer et développer une identité maritime. La littoralisation de la seconde moitié du XXème siècle va permettre aux populations urbaines de regarder les professionnels de la mer. Or « les gens de mer, fiers du regard qu'on leur porte, ont tendance à se conformer à l'image qu'on attend d'eux et à revendiquer les qualités qu'on leur prête. C'est dans ces conditions de renvoi des images que les communautés littorales affirment une identité maritime dont elles n'avaient jusque là pas pris conscience. Cette identité maritime va perdurer, et même être renforcée tout au long de ce siècle en raison inverse du déclin des activités maritimes. Nostalgie d'un proche passé (d'autant plus valorisé que les douleurs liées à cette vie difficile ont tendance à être oubliées) de la part des descendants des acteurs de cette grande période maritime. Recherche d'images pittoresques qui laissent croire à l'existence d'un ailleurs rassurant où le temps a su s'arrêter, de la part d'individus qui désormais, tous ou presque tous, développent un mode de vie urbain ; aussi bien sur le lieu de résidence que sur leur lieu de vacances. Aujourd'hui les deux besoins (recours identitaire au passé pour les uns, désir d'un ailleurs pour les autres) se renforcent mutuellement en une sorte de connivence d'intérêts. Il en découle la reconstruction d'un monde maritime fortement édulcoré, lissé, policé qui mettra en scène le « décor maritime » que l'on souhaite, et qui sera baptisé : patrimoine maritime avec la bénédiction de tous. »

Enfin, dernier élément développé par F. Péron (op cité), « la maritimité contemporaine est une réappropriation des héritages dans une construction totalement nouvelle ». « Pour comprendre la nature nouvelle de la sensibilité au maritime qui se développe dans nos pays, depuis les années 1950, il faut rappeler brièvement les évènements fondamentaux qui ont, en quatre décennies, totalement bouleversé les rapports de notre société à l'espace côtier et à l'élément maritime. Ils sont essentiellement de quatre ordres :

- l'avènement d'une société dite de loisirs, caractérisé par l'allongement du temps libre, la généralisation progressive des pratiques touristiques et la recherche du soleil et de la plage, modifie les sensibilités vis-à-vis du maritime.
- Les transformations du système littoral : (urbanisation, industrialisation, extension des zones de loisirs), s'accompagnent en fait d'un déclin des professions et des activités proprement maritimes, d'une démaritimisation.
- L'instrumentalisation des pratiques maritimes ludiques par la généralisation de l'usage de planches, de voiliers, de bateaux à moteurs, de scooters des mers...modifie la nature de l'effort et artificialise la perception du milieu maritime.

- Enfin, la concurrence d'un « modèle littoral planétaire » : l'île tropicale, la côte californienne, les rouleaux de Hawaï, liée à l'instantanéité et à la massivité de la diffusion de l'information et aux nouvelles possibilités de déplacements aériens, dévalue les vieux estrans des côtes occidentales. Mais par un mouvement contraire et tout aussi attractif, ce modèle planétaire trop abstrait, renforce le retour au local, à l'« ici » dans sa profondeur de conservatoire d'images affectives qu'il est toujours possible de réactiver.



La figure 83 veut être un résumé de la notion de « maritimité », telle qu'elle a été développée par F. Péron dans son livre *La maritimité aujourd'hui*.

Ce concept nous apparaît totalement nécessaire pour comprendre ce qui se joue dans le cadre d'une reconversion portuaire. En effet, la maritimité constitue la porte d'entrée pour saisir toutes les notions de patrimoine et de représentations que nous allons largement aborder et développer à présent.

Comment comprendre une reconversion portuaire, sans se pencher sur les perceptions des uns et des autres? Nous savons qu'il s'agit de lieux particulièrement convoités : quelles en sont les causes? Nous savons qu'il existe de nombreux conflits d'usages : quelles en sont les raisons ? La maritimité nous permettra de répondre entre autres à ces questions.

Le concept de maritimité révèle des représentations contrastées du milieu littoral par les populations. Nous avons vu que celles-ci évoluaient au cours du temps, qu'elles étaient différentes selon les individus et qu'elles étaient le résultat d'un imaginaire plus ou moins factice. Afin de comprendre ce qui se joue dans le cadre d'une reconversion portuaire, au niveau de l'imaginaire collectif, le concept de maritimité n'est cependant pas suffisant. Nous allons donc définir plusieurs notions, tels que le patrimoine, les représentations et enfin l'identité.

Plusieurs notions découlent du concept de maritimité. Parmi elles, celle du **patrimoine maritime**. Par définition le patrimoine est « ce qui est considéré comme l'héritage commun » (Larousse). Comme l'indique F. Péron (op cité), la notion de patrimoine est donc liée à l'idée de reconnaissance collective, mais aussi à celle de subjectivité.

G. Di Méo (1996) nous rappelle que le terme de patrimoine ne s'est imposé dans notre société qu'au cours des vingt dernières années. « En France, la notion de patrimoine est venue d'abord compléter puis recouvrir celle de « monument historique » ou de « site ». « Sous la double impulsion des influences venant des sujets et de leurs contextes sociaux, du privé et du public, la qualification patrimoniale s'étend à des sphères toujours plus nombreuses et plus vastes de la vie matérielle comme du monde idéal des valeurs que partagent les individus et les groupes. Le patrimoine ainsi qualifié et élargi s'identifie à une symbolique sociale nourrie de référents culturels et idéologiques, chargée aussi d'un puissant contenu politique et économique. Doté d'une telle dimension culturelle d'essence sociale, le patrimoine joue sur les registres de la sensibilité et de l'affectivité humaines.

Dans ces conditions, le champ de la collecte du patrimoine est immense : bâtiment et outil de travail, objet, écrit, dessin, graffiti, paysage entretenu ou en friche, ancien ou récent ; une technique, une façon de faire et à la limite une mentalité (on parle volontiers de « l'esprit marin »)... peuvent être retenus comme objet patrimonial, non pas tant parce qu'ils témoignent du passé ainsi qu'on l'affirme trop facilement, mais surtout parce qu'ils symbolisent un certain nombre de valeurs reconnues comme constitutives par la société ou le groupe social concerné au moment où il constitue « son patrimoine ». Le patrimoine que beaucoup considère comme acquis serait donc choisi...mais en fonction de quoi ?

F. Péron nous indique que le patrimoine maritime peut être regroupé en cinq composantes : la composante monumentale et militaire, la composante fonctionnelle et instrumentale issue de la vie maritime du XIX<sup>ème</sup> siècle (phares, langoustiers, thoniers...), la dimension gens de mer, la composante paysagère issue de la vision des peintres avant l'automobile et enfin, la composante écologique et ludique de la mer. Ray Riley regroupe cela en trois éléments allant des constructions, bateaux et machines en passant par les documents ; et des mentifacts, faits de mentalités ou facteurs immatériels (sous-systèmes idéologiques), constitués d'images que l'on retrouve au sein même du nationalisme, du langage, de la religion et des traditions culturelles parmi lesquelles figurent l'environnement de travail, les classes sociales, les relations humaines et ce qu'on attend de la vie. Ainsi, nous dit cet auteur, d'un côté nous pourrions définir le patrimoine maritime comme une présentation d'objets et d'idées associés à la mer ; mais l'on peut accorder plus ou moins d'importance soit aux objets soit aux idées. »

C'est la raison pour laquelle certains distinguent le patrimoine maritime culturel, du patrimoine maritime. Le tableau 17 nous montre par exemple que l'auteur, Jean-Louis Shurmer-Smith, ne s'intéresse ici qu'aux artefacts.

### Le patrimoine maritime et les différentes actions de préservation

Activités traditionnelles Passé et présent	Exemple de nouvelle affectation	Enjeux
<b>Ports de commerce</b> . Docks,  . Entrepôts,  . Gares maritimes	Programme commercial de grande envergure (Docklands de Londres) <i>St Katharine's Dock</i> , Londres, <i>Albert Docks</i> , Liverpool <i>Heritage Walk</i> , Bristol Musée portuaire, Kunkirk ( <i>old tobacco warehouse</i> ) Musée de l'Emigration, projet de la Cité de la Mer, Cherbourg	Cohabitation entre usages commerciaux et préservation des sites  Acceptation d'un vaste plan d'ensemble  Participation locale et perte d'identité collective
<b>Construction et réparation navales</b> . Formes et bassins "à sec", rampes de lancement . Etablissements et bâtiments industriels  . Navires de l'époque de la marine à voile et à vapeur	Restauration et préservation de vieux navires : <i>HMS Gannet</i> (1878) Chatham <i>Mould Loft Museum</i> , Chatham, Eco-Musée, St-Nazaire <i>Cutty Sark</i> (1869) Greenwich <i>SS Great Britain</i> (1843) Bristol	Délaissement et abandon  Coût de restauration et de préservation
<b>Sécurité maritime, fortifications maritimes</b> . Phares . Maisons de sauvetage en mer . Forts côtiers ou en mer . Remparts	Musée maritime de Penmarch Musée du sauvetage en mer, Poole Port-Louis Citadelle (musées) Carlsroon (musées, conférences) St-Malo (musées)	Financements  Destruction de sites de valeur historique

Tableau 17

### Le patrimoine maritime et les différentes actions de préservation

<p><b>Bases navales, chantiers navals</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Navires de guerre</li> <li>. Corderies</li> <li>. Entrepôts,</li> <li>. Magasins, armureries, poudreries</li> <li>. Hangars</li> <li>. Cales sèches</li> <li>. Manufactures</li> </ul>	<p><i>Warrior</i> (1860) à Portsmouth, <i>Hermione</i> (réplique d'une frégate du XVIII<sup>e</sup> à Rochefort)</p> <p>Musée vivant de Chatham <i>Royal Naval Museum</i>, Portsmouth</p> <p>Royal Ordnance Museum, Gosport</p> <p><i>Navy Action Stations Centre</i>, Portsmouth</p> <p><i>Berths for Mary Rose</i>, <i>Victory in Portsmouth</i></p> <p><i>Block Mills exhibition</i>, Portsmouth</p>	<p>Cession des terrains et des bâtiments par le ministère de la Défense</p> <p>Création de fondations ou d'associations pour la gestion des projets</p>
<p><b>Stations balnéaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Quais et jetées</li> <li>Architecture des stations</li> <li>Plages, casinos</li> </ul>	<p>Restauration de la jetée ouest, Brighton</p> <p>Villas du front de mer à la Baule</p> <p>Promenade des planches à Deauville</p>	<p>Rôle des groupes de pression dans la protection des sites à caractère patrimonial</p> <p>Pression touristique</p>
<p><b>Ports de pêche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ports et quais</li> <li>Flottille de pêche</li> <li>Conserveries et autres usines liées à l'activité de pêche</li> </ul>	<p>Manifestations et festivals, films, voile, etc. (<i>Fowey Regatta</i>)</p> <p>Musée des métiers (La Rochelle)</p> <p>Sites protégés et recensés</p> <p>Musée du Bateau (Douarnenez)</p>	<p>Réappropriation du passé, construction d'image et promotion</p>
<p><b>Littoraux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Plages et caps</li> <li>Marais salants</li> <li>Estuaires</li> <li>Écosystèmes marins</li> </ul>	<p>Sites protégés : <i>Land's End</i>, Cornouailles</p> <p>Pointe du Raz, Finistère</p> <p>Musée des Marais Salants, Guérande</p> <p><i>Solent Forum Management Plan</i></p> <p>Parcs naturels marins : St Kilda (Ecosse), Mer d'Iroise (Brest)</p>	<p>Gestion coordonnée</p> <p>Conflits entre différents utilisateurs</p> <p>Préservation d'écosystèmes fragiles</p>

Tableau 17

Le patrimoine bâti n'est pas toujours aisé à définir, aussi on comprend bien que le patrimoine maritime culturel l'est encore davantage.

D'ailleurs dans patrimoine maritime culturel, il y a culture et l'on peut s'interroger parfois sur ce terme. La façon de naviguer sur certains bateaux anciens fait-elle partie du patrimoine maritime ou tout simplement de la culture maritime ? Daniel Charles, expert en patrimoine maritime, justement au Ministère de la Culture va plus loin en se demandant si le patrimoine navigant est artefact ou culture ? Le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques se pose le même genre d'interrogations en constatant les exigences de sécurité actuelles sur les bateaux anciens et en constatant que lors de l'Armada du Siècle à Rouen, la date moyenne de construction des navires participants était de 1959 et que près de la moitié d'entre eux furent lancés après l'année du Patrimoine de 1980.

Les enjeux révélés dans les tableaux des pages précédentes ainsi que ces décalages temporels traduisent un patrimoine maritime parfois plus imaginaire que réel. On peut alors s'interroger sur le besoin de patrimoine, ce que nous ferons un peu plus tard. Pour l'instant, interrogeons-nous, sur les **représentations** en présence ?

La définition que l'on trouve dans le *Larousse* pour représentation est la suivante : « perception, image mentale, etc., dont le contenu se rapporte à un objet, à une situation, à une scène, etc., du monde dans lequel vit le sujet. »

A quelles représentations fait appel le patrimoine maritime ?

La représentation de la modernité constitue l'une des causes du besoin de patrimoine. En effet, les ruptures techniques, sociales et culturelles, consubstantiellement liées au développement de la modernité, déstabilisent les consciences. La conception du temps linéaire est source d'angoisse profonde. Les sociétés occidentales européennes sont donc à la recherche de nouvelles références et de nouvelles expressions du sacré. A. Le Dem (2004) va dans le même sens en évoquant la création de rites patrimoniaux comme les fêtes ou les nouveaux parcours pédestres et collectifs ritualisés qui attirent les foules de plus en plus considérables. Le patrimoine en tant qu'antidote à l'angoisse de la perte : par les objets qu'il extrait du mouvement de disparition et par le récit fondateur et territorialisé qu'il relate, d'une station à l'autre, d'une escale patrimoniale à l'autre ; instituant même un calendrier des grands moments de célébrations collectives régulières ».

Plusieurs auteurs s'accordent pour penser que les représentations mythifiées du passé témoignent d'un nouveau rapport de nos sociétés à un passé de plus en plus récent, objet d'une profonde nostalgie. Avec l'évolution des modes de vie, chaque élément créé serait ainsi potentiellement amené à disparaître rapidement. G. Di Méo (op cité) va plus loin en nous rappelant que F. Péron, lors du colloque sur la Maritimité (1991) montrait déjà que le choix des objets patrimoniaux, engendrés par les représentations, (auquel procède toute société), puisqu'il s'efforce de témoigner d'un passé mythifié, exprime la sélection de valeurs symboliques reconnues comme constitutives et identificatrices de la société actuelle. Ainsi, ce qui est patrimonialisé par une société témoigne avant tout de son présent, de son actualité, de ses aspirations internes et de ses rapports avec l'extérieur, avec les autres. Tout ce qui est patrimonialisé à un moment donné reflèterait dans ces conditions les rapports de force qui s'observent alors dans la société concernée. On comprend mieux alors le besoin profond de racines et de sens qu'affichent nos sociétés contemporaines en proie au doute et au vertige de la « sur-modernité ». « Après deux décennies de crise économique, bien des choses ont changé pour les sociétés occidentales. Plus grand monde aujourd'hui ne croit aux valeurs universelles d'antan. L'avenir et le progrès ne font guère recette. L'aménagement du territoire n'engendre plus beaucoup d'espoir. En conséquence, la plupart de nos contemporains n'éprouvent plus que le désir de satisfactions immédiates. Contre la raison triomphante, contre l'empire des normes, ils recourent surtout aux émotions de la mémoire sensible ; ils se réfugient dans les délices de l'imaginaire. Contre la quantification triviale de la vie et des activités humaines, ils préfèrent un investissement qualitatif, esthétique et mnémonique des choses comme des lieux. » (G. Di Méo, op cité).

La représentation du patrimoine maritime en tant que repère identitaire, serait donc la clef du besoin de patrimoine. Tel bateau ancien (apparemment ancien...), telle digue édifiée sous Louis XIV, telle façon de faire ancestrale (la navigation au sextant...) feraient ainsi appel aux représentations identitaires des populations actuelles. Cet imaginaire collectif représente un cocon de protection, contre l'avenir effrayant.

Si la représentation patrimoniale est très présente en milieu littoral, il nous faut également évoquer les représentations d'aventure, de courage, de pugnacité incarnées par les marins, spécialement par les coureurs océaniques mais aussi par les voyageurs, les aventuriers tels que Bernard Moitessier et son bateau Joshua. Pour M. Roux (op cité), l'aventure est donc une forme de réponse au caractère dérisoire de l'existence, mais qui trouve son originalité dans le fait qu'elle dénie aux mots le pouvoir de le combattre. A la lutte par les idées elle préfère substituer l'exercice de la volonté que matérialise le culte de l'action. L'aventurier fait de la parole de Nietzsche son adage : « je comprends le monde parce que je le surprends avec mes forces incisives. » Cette fuite sans objet mais si essentielle, est une volonté de se situer aux marges du monde profane. Le voyage de l'aventurier est un voyage en trois dimensions aux frontières de l'espace, du temps et des normes sociales ». On comprend dès lors que ce genre d'évocation puisse séduire les populations des sociétés modernes. Le bateau, le port permet à quiconque de s'imaginer partir au bout du monde, tel un aventurier. C'est d'ailleurs l'un des mythes de la plaisance. Plusieurs propriétaires ne souhaitent pas stocker leur bateau dans un port à sec, car l'illusion consistant à penser qu'à n'importe quel moment, on peut quitter son existence, simplement en larguant les amarres, s'effondre.

Nous ne reviendrons pas sur la représentation exprimée par les coureurs océaniques puisque nous l'avons déjà évoqué précédemment. Il faut cependant la prendre en compte ici puisque l'ampleur et la médiatisation croissante de ce genre de manifestations témoignent là aussi de représentations faisant appel au rêve et à l'imaginaire marin. Nombre de jeunes régatiers, moniteurs de voile..., etc. fondent leur identité sur les représentations que véhiculent les champions de voile : Peyron, Tabarly, Desjoyeau... Identité fondée sur un mythe, un imaginaire collectif.. « Nostalgie, admiration et frissons : ces sentiments fondent la maritimité de nombreux Français. » F. Péron (op cité)

Les représentations du domaine maritime sont ainsi multiples, variées, évolutives au cours du temps. Souvent minimisée, leur influence sur la création de patrimoine maritime apparaît aujourd'hui évidente. Le patrimoine tout comme les représentations ne sont donc pas aussi innées qu'on peut le croire mais témoignent au contraire de choix, de subjectivité. Cela révèle ainsi la vision de la société à un moment donné de son histoire et c'est en cela que cette analyse est intéressante. En revanche, cette authenticité remise en question appelle d'autres questions. Le patrimoine maritime n'a-t-il pas toujours été celui qu'on connaît aujourd'hui ?

La sphère culturelle ainsi que le décodage des perceptions ne pouvait ainsi pas être écarté de notre réflexion, la maritimité et les notions qui en découlent en constitue la base et nous allons à présent nous pencher sur les effets de représentations en milieu portuaire.

## 8.2. Effets de représentation en milieu portuaire

Les représentations du domaine maritime n'ont ainsi pas toujours été ce qu'elles sont aujourd'hui. Les représentations évoluent dans le temps et nous verrons même qu'elles révèlent un certain antagonisme.

Après avoir fait ce premier constat, nous essaierons de saisir le rôle et les fonctions exercées aujourd'hui par le patrimoine maritime et les représentations qui l'accompagnent.

Enfin, le dernier point sera consacré à quelques mises en garde. Nous nous interrogerons alors sur le pouvoir conféré aux représentations.

### 8.2.1- Un apparent antagonisme

Plusieurs stéréotypes demeurent quant à la relation des Français avec la mer. Beaucoup ont en effet oublié la répulsion pour les rivages qui a prévalu pendant des siècles. De même les espaces littoraux aujourd'hui considérés comme naturel, propres à la rêverie et à l'imaginaire n'ont en réalité plus grand-chose de « naturel ».

La sensibilité envers le milieu maritime a toujours été exacerbée mais dans des directions différentes. « Dans les sociétés anciennes, celles d'avant l'industrialisation, la mer est souvent considérée comme un élément répulsif, dangereux ; comme une réserve inquiétante d'animaux terrifiants. » (Figure 84)

Il faut attendre le début du XIX<sup>ème</sup> siècle pour que les voyageurs, les écrivains et les artistes français commencent à s'aventurer, pour le plaisir, sur ces fins de terres que sont les grèves, les rochers côtiers, les estrans, les anses sableuses, les presqu'îles et les îles, que tout individu de la bonne société considérait jusque là comme bizarres, répulsifs, malcommodes. Le basculement des sensibilités s'effectue avec les Romantiques ». Chateaubriand et Balzac contribueront notamment à modifier cette image de milieux inhospitaliers.



Baleine attaquant à l'improviste un navire de guerre et son équipage

D'après GESNER, Fischbuch, 1598.  
Documenté Musée national de la Marine.

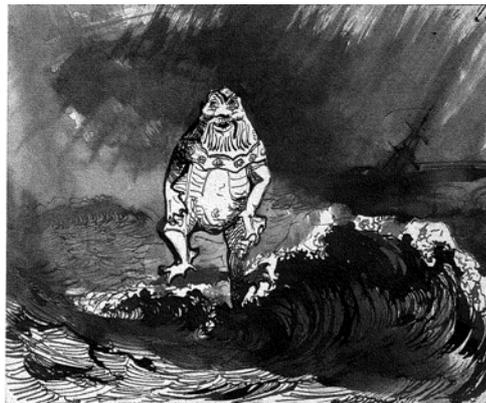
Source : L'imaginaire marin en occident, 2000.

Figure : 84

16

L'image des gens de mer se structure un peu plus tard. Ils sont valorisés en tant que pêcheurs, sauveteurs, gardiens de phares. « En même temps, le goût du morbide de la société déjà largement urbanisée du début de ce siècle se projette comme à plaisir sur l'espace côtier et l'océan qui le baigne. On assiste, à cette époque, à la multiplication des descriptions de tempêtes, de naufrages, de rites d'enterrements.

Dans les récits, la mer est toujours traîtresse. Elle brise les navires, elle fait disparaître les hommes dans la profondeur des plis de son linceul froid, elle endeuille éternellement les femmes. Le roi des Auxcriniens (figure 85), dans les travailleurs de la mer (1869) nous donne une illustration de l'imaginaire marin de l'époque. Tout se passe comme si, devant une nature dont il s'est dégagé, l'habitant de la ville venait chercher le frisson sans risque et trouver le décor propre à satisfaire son désir de catastrophe. D'autant que tout ce qui entoure la mort reçoit un écho favorable de la part de la grande presse naissante, avide de faits à sensation. » Ce décryptage historique réalisé par F. Péron dans son ouvrage sur la maritimité est intéressant dans la mesure où il retrace l'évolution des relations société – milieu littoral. Il traduit en outre, un décalage important avec les perceptions actuelles.



Le Roi des Auxcriniens

Source : L'imaginaire marin en occident, 2000.  
Figure : 85

Entre attraction forte et répulsion, les relations au milieu littoral sont toujours ambiguës mais ne témoignent jamais d'indifférence.

Craintes par le passé, magnifiées aujourd'hui, les relations avec le milieu littoral ont considérablement été modifiées pour une autre raison. Comme l'indique P. Lacombe, « il ne faut pas oublier que l'on passe d'une activité originellement utilitaire, économique, productive, à une activité culturelle et ceci que ce soit pour un objet, un outil, un bateau, un chant... »

Pour ce sociologue, ce processus de patrimonialisation, peut donc être caractérisé en cinq temps :

- le premier temps est productif, il est donc « inintéressant » d'un point de vue culturel. C'est le temps de la production où tout va bien ou va de soi : l'objet, le chant, le bateau...sont exclusivement fonctionnels.
- Le second temps est le temps du déclin et des difficultés, de l'inutilité, économique j'entends, de l'improductivité, que ce soit celle du pêcheur, du métallo, du docker, etc... Avant « d'entrer en patrimoine » il est nécessaire d'avoir entériné la mort du rapport à la production.
- Le troisième temps est le temps du retrait, une période de latence. Lorsque l'on étudie les rites de passage, le novice dans les sociétés traditionnelles part dans la forêt et va ressurgir un peu plus tard, doté d'une nouvelle identité. Ici, ce temps est celui de la disparition où l'on ne parle plus de l'objet, du bateau, du chant. Je laisserai aux historiens le soin de nous dire quel temps est nécessaire pour accomplir ce processus si c'est seulement une question de temps.
- Le quatrième temps est celui de la renaissance durant laquelle un bateau, un outil, une technique, resurgissent, débarrassés de leurs oripeaux originels, c'est-à-dire de l'utilitarisme de la sphère de la production. L'objet entre alors en patrimoine par un baptême, une fête collective, une exposition spécifique.
- Le cinquième temps est celui du renversement, de la bascule, durant lequel le patrimoine vient promouvoir l'économie.

Les représentations ne peuvent ainsi être comprises que dans une perspective temporelle. Celles-ci ont profondément évolué dans le temps comme nous venons de le voir. Si le monde maritime productif perdure, les Français en ont peu conscience. Le maritime est pour eux constitué de clichés : bateau ancien, phare, vareuses de marins... Le gouvernement conscient de ce décalage fait des efforts en la matière, notamment avec les groupes de travaux du Grenelle de la mer. Outre le caractère temporel des représentations, quels sont leur rôle et leurs fonctions spatiales ?

#### 8.2.2- Le patrimoine maritime : rôle et fonctions dans la société moderne.

Les représentations des Français et d'autres peuples sont par nature subjectives, mythifiées et idéalisées. Cependant, même si certains cherchent à montrer le monde maritime tel qu'il est effectivement aujourd'hui, beaucoup se satisfont des représentations parfois décalées des populations. La raison principale de l'acceptation de ce léger décalage entre la réalité et le rêve est que le patrimoine maritime, tels que nous l'avons défini, a une fonction territoriale et sociale, à trois niveaux. « Localement, il contribue à ressouder des communautés éclatées et à faire apparaître de nouvelles solidarités. » « A un autre niveau, les municipalités urbaines se sont rapidement engagées dans le mouvement. Les élus, d'abord réticents, ont vite compris qu'investir dans la construction d'un beau voilier qui deviendrait le symbole de leur ville était une bonne opération médiatique, une occasion de transformer leur image et de se doter d'un outil touristique qui s'inscrirait en complémentarité avec d'autres actions de revalorisation ». « Au niveau régional, l'opération symbolique a également été profitable. L'image terrienne de la Bretagne est désormais supplanté par une image maritime qui s'affiche largement à la une des journaux et des revues, incitant chaque été les touristes à découvrir la Bretagne maritime à travers ses ports, ses bateaux en bois, ses phares, ses gens de mer et ses vieilles maisons de pêcheurs, mais aussi la voile, le surf, le fun board. » F. Péron (op cité).

Derrière ce rôle de territorialité, on voit se profiler celle de l'économie et du tourisme. Les représentations maritimes des Français constituent ainsi un marché à ne pas négliger. Les fêtes maritimes de Brest ou de Rouen, les restaurations de vieux gréements...etc. constituent une ressource économique et un potentiel touristique à exploiter. De ce fait n'instrumentalise-t-on pas le travail de mémoire en le vidant parfois de son essence ? Ici encore, on perçoit un décalage, auparavant la mer était exploitée pour ce qu'elle offrait en terme de poisson, de gain de temps pour le transport... Aujourd'hui, cette ressource demeure mais on exploite également l'image de la mer. C'est à ce titre que N. Bernard (op cité) s'interroge : Tourisme et patrimoine : un mariage de raison ? Le patrimoine maritime se retrouve en effet « entre valeur culturelle et valeur marchande ». Derrière les réussites des grands manifestations maritimes, (comme Brest 96) ou encore des grands aquariums se cache le problème de l'exploitation touristique du patrimoine maritime. « Le défi est parfois difficile à relever : la nature même de ce patrimoine présente une relative inadaptation à une exploitation commerciale rationnelle. » « La recherche de rentabilité doit animer les responsables, dans un souci d'équilibre qui préserve à la fois la valeur culturelle de l'équipement et sa viabilité économique. Pour cela il convient, dans toute la mesure du possible, de consolider commercialement le produit présenté au public par une certaine valeur ajoutée, qui peut prendre des formes diverses : boutiques, restauration, lignes de vêtements, gestion des droits... L'appel aux financements privés par sponsoring ou mécénat, doit être envisagé pour compléter les recettes. » (N. Bernard, op cité).

Le patrimoine a donc un rôle territorial et temporel évident. Cependant, cet énorme potentiel peut inviter à certains excès. Le patrimoine maritime et les représentations qu'il suscite abuserait-il de son pouvoir ?

### 8.2.3- Abus de pouvoir du patrimoine maritime ?

Les représentations des Occidentaux en matière de patrimoine maritime ont tellement pris de l'importance qu'il convient aujourd'hui d'effectuer quelques mises en garde afin de ne pas aboutir à un Disney world maritime. En effet, il arrive que les valeurs passées servent uniquement de décors aux jeux du présent, le patrimoine n'étant alors plus qu'un alibi. F. Péron nous donne un exemple : « une triste illustration de cette instrumentalisation du patrimoine maritime est donnée à la pointe de Land's End (Cornouailles britannique), où un misérable bateau de pêche immobilisé sur des galets cimentés, trône au milieu de toboggans en plastique d'une aire de jeux pour enfants. Sur un registre plus valorisant, la reconstruction d'un quartier portuaire du XVIIIème siècle à Hartlepool, constitue la pièce maîtresse de la marina de ce port. Historic Quay avec ses boutiques de souvenirs a attiré 500 000 visiteurs payants en deux ans ; ce qui a d'ailleurs profité au musée qui s'y trouve, et dont l'entrée elle, est gratuite. » Certains auteurs sont pessimistes « le public aime le divertissement plus que l'authenticité » (R. Riley).

Le risque existe de voir le patrimoine maritime se transformer en parc d'attractions. En observant la plaquette de « Portsmouth historic dockyard » (photographie 45) par exemple, on se rend compte que les ressemblances avec un parc d'attractions sont multiples. Toutes les commodités sont présentes, de même que les cafés, restaurants...etc., une grande place est faite au shopping. La signalétique, le programme de la journée type et les images, notamment celle de l'enfant déguisé devant le navire de Nelson, renforce cette idée.



Photographies n° 45

Autre risque évoqué par P. Lacombe (op cité), « dans le processus de patrimonialisation, domine une tendance à l'esthétisation, à faire toujours plus beau qui correspond au mouvement romantique déjà évoqué, et que l'on retrouve également en peinture, ou en littérature. Ce processus d'esthétisation se cumule aussi parfois avec un processus d'euphémisation ; c'est toujours plus simple, toujours plus doux. On gomme donc la douleur, la souffrance, le sang, les odeurs de poissons, etc. Dans ce processus de transmission des cultures maritimes, il manque donc totalement la mise en évidence de pans entiers : ceux qui ont trait à la « mémoire authentique », celle de l'homme au travail sur les bateaux. Il y a donc non seulement contournement de la culture d'origine – pas tant de ses gestuelles, savoirs ou savoir-faire, que de sélection plus ou moins consciente des éléments qui ne renvoient ni à la rudesse ni au danger – mais véritable retournement, voire inversion des représentations associées à la vie maritime. Aux risques, souffrances, dangers, s'oppose la présentation de bateaux, à quai, rutilants sous le soleil de l'été. Les acteurs historiques de la pêche (ou du commerce) traditionnelle ne voient alors de leurs conditions de travail d'origine, qu'un ersatz éthéré donné en pâture immédiate à la frénétique touristification du littoral... »

Il existe une « trilogie entre la production de patrimoine, la production de territoires et celle d'une identité collective ». (Di Méo, op cité) Le patrimoine maritime est ainsi soumis aux représentations qui par essence ne sont pas tout à fait réelles. Leur poids grandissant représentent alors un risque au vue des enjeux en présence. Le patrimoine maritime peut très rapidement devenir un accessoire de contrôle social : « du pain et des jeux »...

Autre risque que nous allons appréhender dans le point suivant, celui de voir une banalisation du patrimoine maritime et plus largement des reconversions portuaires.

### 8.3 Vers une banalisation des espaces portuaires réinvestis ?

Le poids de l'image et des représentations a comme nous venons de le constater, pris une place considérable dans l'aménagement des territoires. C'est la raison pour laquelle, nous nous demandions au point précédent s'il n'y avait pas d'abus de pouvoir en la matière ?

Autre risque potentiel, celui d'une banalisation des espaces portuaires réinvestis. En effet, on peut penser que voyant un modèle fonctionner et apporter revenus et image de marque à un port anciennement désaffecté, l'appel des sirènes puisse conduire à répéter le même genre d'aménagement.

Cette crainte est renforcée par notre étude de cas dans laquelle nous avons eu parfois l'impression de voir certains éléments se répéter. Nous utiliserons également la newsletter AIVP pour confronter notre point de vue, de même que les références à plusieurs auteurs ayant travaillé sur la question.

Nous serons ainsi conduits ensuite vers la notion de Festival Market Place que nous comparerons à d'autres modèles pour cerner les véritables risques encourus.

#### 8.3.1 Des éléments qui se répètent...

Nous avons mesuré précédemment le niveau de relation entre la ville et le port et un constat est rapidement apparu. Certaines fonctions traditionnellement présentes dans l'espace urbain ont migré vers le port productif. Ces fonctions permettent justement de renforcer le lien ville-port puisque les populations urbaines migrent elles aussi vers les zones portuaires pour bénéficier de ces équipements. Or il est apparu qu'il s'agissait très souvent du même type de fonctions :

- plaisance, marina, filière nautique : Dunkerque, Le Havre, Boulogne, St Brieuc...
- enseignement supérieur, recherche : Dunkerque, Boulogne, Concarneau, Brest...
- musées en lien avec le monde maritime : Dunkerque, Boulogne, Le Havre, Concarneau, Brest...
- équipement phare faisant appel à l'art, l'architecture: Dunkerque, Le Havre...

- équipements de sport et/ou de loisirs : Cherbourg, Les Sables...
- promenades, divertissements : Le Havre, Concarneau, Brest, St-Malo...
- rassemblements ou fêtes liés au domaine maritime : Brest, St-Malo...
- développement des croisières, des ports à passagers : St-Malo, Le Havre, Les Sables d'Olonne...
- logements, commerces : St Brieu, St Malo, Boulogne, Dunkerque...

le tout souvent construit dans des matériaux écologiques et faisant appel aux énergies renouvelables.

Beaucoup d'autres sites français voient également le même type d'équipements : Rouen, Bordeaux, St Nazaire, La Rochelle, Caen ou encore le site de Rochefort.

En se référant à la newsletter AIVP, à laquelle nous avons été abonné durant toute la durée de la thèse, les exemples étrangers abondent aussi en la matière.

Nous pouvons ainsi citer Wellington (Nouvelle Zelande) où l'architecture a été une des priorités du projet de reconversion. « Athfield Architects a été retenu pour les sites 8, 9 et 10 sur Kumutoto (North Queens Wharf). Le secteur est considéré comme essentiel pour renforcer l'attractivité du waterfront. Il bénéficie également de la proximité du CBD dont il viendra compléter l'offre de bureaux et de commerces. Le projet devait également tenir compte de la présence de bâtiments patrimoniaux portuaires. Sur le site 10, la proximité du port actif a conduit à faire jouer un rôle tampon au futur bâtiment dont le design devrait faire référence à l'activité portuaire ».

Autre exemple, La Rochelle. Le Port autonome de la Rochelle, la Ville et la Communauté d'agglomération viennent de signer une convention sur l'aménagement futur de l'interface ville-port. Parmi les principales orientations retenues : activités culturelles dans un ancien bâtiment portuaire, nouveaux hangars portuaires accueillant des activités tertiaires à l'étage supérieur, création d'une *promenade belvédère* avec vue sur les activités portuaires.

A Edimbourg, l'opérateur portuaire britannique *Forth Ports* s'apprête à construire, une éco-ville [eco-town] constituée à partir de conteneurs recyclés. Si le principe n'est pas totalement nouveau, le projet est le plus important du genre au Royaume-Uni. Le site de *Forth's Leith Docks* devrait, dans un premier temps, accueillir 300 unités réparties entre logements et bureaux.

Enfin, à Hambourg, l'*Office for Metropolitan Architecture* a présenté le projet de Centre des sciences et d'aquarium qui sera implanté sur le secteur d'Überseequartier à HafensCity. Le bâtiment de 23000 m<sup>2</sup> aura la forme d'un anneau constitué de 10 blocs modulaires. Il accueillera également un théâtre, des bureaux, commerces.

Le phénomène de reconversion portuaire est ainsi mondial et les équipements présents à l'interface ville-port sont souvent identiques. Le phénomène s'il est étonnant dans sa similarité peut néanmoins se comprendre puisque comme nous l'avons vu au cours de l'analyse, les équipements présents doivent aussi servir de zone de transition entre le port actif et la ville. Les stratégies pour minimiser les nuisances liées aux activités portuaires, et la ville moins encline à accepter les odeurs, le bruit ne sont pas infinies...

La thèse de M. Gravari (op cité), reprise ensuite par plusieurs auteurs montre, en outre que ce type d'équipement choisi dans le cadre des reconversions portuaires n'est pas nouveau. « Le « produit » final des projets de redéveloppement ne diffère pas significativement : une série « d'ingrédients » stéréotypés sont souvent proposés, dont ceux liés à la consommation et à la récréation sont les plus courants. »

Chaque porteur de projet en débutant une opération de revalorisation a ainsi l'impression de réaliser une opération unique, d'où un certain sentiment de puissance et d'excitation. Mais finalement, en menant une analyse sur la longue durée et à plusieurs échelles, on s'aperçoit que les opérations retenues sont très souvent identiques. Les espaces portuaires mondiaux sont-ils banalisés ? Quelles différences peut-on établir entre les projets décrits par M. Gravari Barbas et ceux étudiés au cours de cette thèse ?

### 8.3.2 ...et qui conduisent à quel type de reconversion ?

Il nous faut ici revenir sur la notion de « Festival Market Place », figure prédominante des schémas de revitalisation des fronts d'eau américains. En effet, il semble que ce schéma, le premier ayant existé en matière de reconversion portuaire, soit encore très présent aujourd'hui. Nous allons tenter de voir si d'autres nuances se dessinent...

Le Festival Market Place est un concept développé par un promoteur, James Rouse et un architecte Benjamin Thompson. Ce concept a en effet été reproduit en une demi-douzaine d'exemplaires (seulement pour les Etats-Unis). La réhabilitation de Boston, proposé par l'équipe Rouse – Thompson pour le bâtiment central, consiste en la création d'un ensemble de petites boutiques le long d'un couloir central, un peu dans l'esprit de l'organisation originale du marché de gros ancien. L'architecte B. Thompson réhabilite les halles de façon respectueuse vis-à-vis de l'ancienne structure, sans pour autant restituer de façon minutieuse l'architecture originelle des bâtiments. De nouvelles ouvertures sont percées, et deux longues verrières sont ajoutées des deux côtés du bâtiment central : elles reproduisent dans un certain sens l'espace commercial traditionnel qui proliférait toujours à l'extérieur des halles. Elles abritent aujourd'hui des petites boutiques itinérantes et des espaces de restauration. Les rues entre les trois bâtiments sont fermées à la circulation automobile, et un vaste espace piétonnier est aménagé tout autour, reliant d'une part les halles à la place de l'Hôtel de Ville et l'historique Faneuil Hall et d'autre part au front de mer. La réhabilitation, un peu dans l'esprit de la réhabilitation des halles de Coven Garden à Londres, a fait école non seulement en matière de réhabilitation réussie d'un bâtiment ancien, mais aussi en matière de conception d'un nouvel espace en milieu urbain : le prototype du « Festival Market Place » est né.

Selon M. Gravari (op cité), incontestablement, le « Festival Market Place », est la figure prédominante des schémas de revitalisation des fronts d'eau américains. Il est très souvent accompagné d'espaces de récréation et touristiques (marinas, parcs maritimes) ou d'espaces culturels dépendants de l'eau (aquariums, musées maritimes, etc.)

Dans les schémas de revitalisation plus importants, les activités touristiques et de loisirs sont souvent accompagnées d'un ou plusieurs grands ensembles hôteliers et, éventuellement, d'un grand centre commercial. C'est le cas de la Gallery à Baltimore, ou de la Canal Place à La Nouvelle Orléans.

Les logements de standing sont également des éléments courants de schémas de développement des fronts d'eau : Baltimore, Boston, New York témoignent du renouveau de l'intérêt des classes aisées pour le centre-ville.

Finalement, les schémas de développement des fronts d'eau urbains d'une échelle plus importante se lancent à la conquête du marché des affaires et des congrès : centre de congrès et de conférences, accompagnés d'un nombre important de chambres d'hôtels et des services spécialisés, sont assez courants et trouvent souvent leur place le long de fronts d'eau.

Il serait intéressant de porter un regard plus attentif sur les « produits » courants des schémas de revitalisation, ainsi qu'à la logique qui le soutient, (logique qui, dans un certain sens explique leur « réédition » à de nombreuses versions.

Le danger d'une généralisation excessive est évident ; on souligne donc ici que chaque cas répond à son environnement propre, ainsi qu'à un cadre institutionnel et politique distinct.

En comparaison, les cas français semblent moins marqués par la gentrification. Certes ce phénomène est parfois présent mais on assiste aussi à la création de logements sociaux ou étudiants. Les hôtels ainsi que les palais des congrès ne sont pas non plus des équipements que l'on trouvera forcément au sein des sites reconvertis. Les projets que nous avons rencontrés semblent un peu moins marqués par les grands centres commerciaux. La recherche de patrimoine maritime que nous venons d'évoquer apparaît en revanche plus marquée. Mais comme la culture s'apparente de plus en plus à du divertissement...

Il existe cependant une spécificité française. La reconversion effectuée dans les ports français sera différente de celle effectuée aux Etats-Unis, elle même également différente de la revalorisation britannique.

Rinaldi Enea Magnani, lors du séminaire AIVP : Vivre et habiter la ville portuaire, distinguait deux écoles de pensée à travers le monde dans l'aménagement des fronts de mer. « Les cas de Londres et de Marseille illustrent bien des exemples extrêmes de deux conceptions urbanistico – économiques à l'œuvre face à un problème similaire. Ces deux cas européens permettent d'identifier deux écoles : l'anglo-saxonne et l'europpenne continentale. » La distinction se fait à partir du patrimoine immobilier, quasi inexistant aux Etats-Unis et au Canada. La régénération des fronts de mer se faisant alors quasiment exclusivement par l'immobilier. On peut nuancer ce propos car si effectivement dans la majeure partie des cas, il n'y a pas de port historique aux Etats-Unis et au Canada, cela n'est pas vrai en Angleterre. Cependant, la façon d'aménager l'espace, avec une grande liberté sur le domaine foncier et des approches économiques et du monde des affaires bien particulières, permettent effectivement de parler d'école anglo-saxonne.

L'originalité française peut également être marquée différemment. Ainsi, dans l'ouvrage, *Les Français, la Terre et la Mer* (op cité), les auteurs insistent sur la façon bien particulière de traiter le patrimoine et les cultures maritimes en France. Ces considérations patrimoniales vont-elles aussi influencer la façon de mener la revalorisation portuaire.

« Dans les pays du Nord, il n'y a pas de rupture entre une culture maritime vivante et un patrimoine maritime identitaire. La mer n'a cessé de jouer à des titres divers un rôle majeur dans leur économie et dans leur paysage culturel. » « Les Scandinaves vivent naturellement leurs héritages maritimes comme un référentiel très fort de leur culture et de leur quotidien. Tous les Scandinaves sont impliqués viscéralement dans la tradition viking qu'ils continuent à faire vivre au quotidien dans une vie sportive à connotation écologique ou sur les bateaux de pêche industriels qui oeuvrent dans le Grand Nord et sur lesquels ils forment souvent des équipages soudés, à la mentalité impénétrable pour un observateur extérieur. Malgré leur population réduite, ils disposent de deux des cinq plus grands musées maritimes européens : le magnifique Vasa museum de Stockholm et le Viking ship museum à Oslo qui sont les plus visités d'Europe. »

En Angleterre, la mer et le patrimoine maritime sont sources d'orgueil national. Contrairement aux Etats-Unis, les héritages maritimes sont riches et nombreux.

Les pays du Sud considèrent leur patrimoine maritime depuis encore moins longtemps que la France. Le patrimoine maritime est marqué par une relative indifférence puisque la part de la population qui s'y intéresse est encore minime. « L'inattention aux héritages maritimes est donc encore assez largement partagée » F. Péron (op cité).

La France, située géographiquement entre les deux l'est aussi en ce qui concerne le traitement du patrimoine maritime. La France est un pays terrien qui a longtemps tourné le dos à la mer. Le rapport récent et magnifié qu'elle entretient avec la mer se retrouve là aussi dans la reconversion des sites portuaires.

Les revalorisations françaises sont donc quelque peu différentes de celles que l'on rencontre dans le reste du monde. Cependant, le risque de banalisation demeure, qu'il se situe à la simple échelle du territoire ou à celle du monde.

A l'échelle française, nous avons observé que plusieurs types d'équipements se retrouvaient dans les reconversions étudiées. La taille et les moyens de la ville-port semblent être un critère déterminant pour leur nombre plus ou moins élevé.

F. Péron (op cité) évoque quatre fonctions complémentaires à l'origine de l'émergence d'une nouvelle urbanité littorale. Le champ est ainsi plus large que celui des reconversions portuaires mais il est utile de l'intégrer ici car nous allons voir que la plupart de ces quatre piliers se situent justement à l'interface ville-port, au cœur des projets de reconversion.

Le premier pilier est le suivant : « les villes littorales restent des ports. Elles sont portuaires au plan de la défense, du commerce, des transports de passagers, de la plaisance. A ce titre, elles sont le siège d'activités et d'emplois spécifiques dont il ne faut pas sous-estimer l'importance. Elles constituent aussi un cadre de vie et un paysage. » Les tempêtes, les différentes parties du port, les jetées sont ensuite évoquées par l'auteur afin de bien montrer qu'« il y a là tous les ingrédients d'un beau paysage dans le sens où les spécialistes de cette question (François Béguin, Alain Roger) le comprennent. Même si les promeneurs ou les habitués des quais n'analysent pas précisément ces éléments de satisfaction, ils savent implicitement qu'ils baignent dans une des catégories de « bel environnement » construits par les hommes.

Les travaux récents ayant pour but de rapprocher la ville et le port sont également énoncés comme quelque chose de positif.

Deuxième pilier : les universités et la recherche.

Troisième : le pôle nautique : « pilier de la séduction », « Sciemment pensé et construite pour créer une représentation positive, ludique, jeune et dynamique des cités portuaires voulant accélérer leurs mutations économiques, sociales et culturelles.

Enfin, dernier pilier, « celui du développement dans ces villes d'une culture festive et inventive ».

Ainsi, comme nous l'évoquions au début de ce point, toutes ces spécificités littorales sont situées à l'intérieur des espaces portuaires réinvestis.

Il y a donc bien une banalisation des interfaces ville - port français, qui diffère du Festival Market Place, par son ampleur. Moins spectaculaires, moins vastes avec moins de centres d'affaires... mais quand même tellement ressemblant.

Le poids de l'image et des représentations que nous avons abordé précédemment constitue l'essence de ces nouveaux rapports au territoire. « Dans ce contexte s'élabore, aussi et inévitablement, une sorte d'idéologie – ou de fantasme – du patrimoine portuaire qui malheureusement ne fonde pas forcément des politiques rationnelles de conservation et de mise en valeur des combinaisons spatiales et techniques qui structuraient « la machine portuaire » dans sa spécificité et dans ses héritages culturels, et qui pourraient enrichir les sociétés locales. Le fantasme portuaire sert souvent d'alibi à des démarches plus vastes et moins prudentes qui sont en train de se multiplier ici et là, à partir d'analyses moins poussées et sur des prétextes plus ou moins discutables, servant de justification à des investissements spéculatifs de circonstance, qui risquent à leur tour de passer de mode ». F. Péron (op cité).

En comparaison, voila ce qu'écrivait dès 1991, M. Gravari (op cité) : « c'est donc l'espace urbain qui se réinvente, qui se crée même de toutes pièces : le projet Quincy Market se présente comme une concentration d'activités nettement urbaines, empruntées aux villes de culture différente ; petites boutiques et cafés en terrasse, « bazars » en plein air, espaces de promenade et de flânerie.

Thompson et Rouse qualifient leur approche de « authentique » et décrivent leurs projets comme pleins de « couleur locale ». Cependant, derrière l'opération du Quincy Market, se trouve un énorme effort de création d'un espace parfaitement maîtrisé, une véritable « scénographie » du milieu urbain des villes américaines.

La compagnie Rouse a étudié le moindre détail du projet ; la volonté de créer un espace « urbain », a conduit à une reconception et représentation de celui-ci d'une façon totalement théâtrale : il s'agit en effet d'un décor en outre remarquablement conçu.

L'orchestration du Quincy Market va en réalité beaucoup plus loin que l'architecture : le principe, et la clé de réussite du projet, ne réside pas uniquement dans la création d'un espace artificiel, mais aussi dans une gestion quotidienne de l'ensemble extrêmement étudiée. La Rouse company a attentivement choisi les locataires des boutiques en excluant toute location à des grandes firmes nationales, afin d'éviter le sentiment de « déjà vu ». Elle favorise par contre les petites boutiques artisanales, ou des magasins de curiosité. La compagnie distribue par ailleurs aux locataires un manuel « d'utilisation de l'espace », lequel prévoit les lignes principales de la présentation des marchandises et de l'espace, et définit en détail toute question relative au design des vitrines et des enseignes... » Ce que l'on considère communément comme patrimonial, comme un espace ayant toujours fonctionné comme tel est ainsi en réalité totalement sous contrôle. C'est là, l'une des clés du Festival Market Place. Le sentiment de sécurité, de plus en plus recherché aujourd'hui par les populations est présent dans ces espaces, puisque tout y est contrôlé.

Autre élément expliquant l'attrait de ce genre d'espaces : « la possibilité du choix ». Le promeneur a en effet l'impression de pouvoir choisir s'il va ou non entrer dans un commerce, dans quel type de commerce, pour y faire ce qu'il a envie.

Enfin, le fait de pouvoir « satisfaire ses besoins élémentaires » semble être déterminant dans le succès de ces espaces. « A côté du soleil et du feu, la nourriture est le symbole le plus puissant des forces de la vie... l'étalage de la nourriture peut donner plaisir et rassurer (Thompson. J, thèse de M ; Gravari Barbas, op cité).

En associant les loisirs, les divertissements, les fêtes, on aboutit au concept « du pain et des jeux ». Rouse et Thompson n'ont ainsi fait que réutiliser cette méthode ancienne de contrôle social. Les peuples renoncent ainsi à leur liberté, au profit d'un système qui leur confèrent « du pain et des jeux ».

Les reconversions portuaires sont ainsi confrontées à plusieurs risques. Un risque de banalisation évident, les ports développant tel ou tel type d'équipement selon leur budget et donc bien souvent leur taille. Les créations architecturales, l'accueil d'un musée particulier ne constituent finalement que des leurres car si l'architecte ou la collection diffèrent, le principe reste le même.

Outre le risque de banalisation et de généralisation d'un modèle dont on ne connaît pas la longévité, il y a en outre un risque d'appauvrissement culturel.

Qui peut dire aujourd'hui qu'il n'y aura pas besoin de relance de la dynamique portuaire, par exemple par le cabotage ? Sans rester engoncé dans un immobilisme, il convient cependant de s'interroger, aussi sur « les réaffectations à usage portuaire ». (Charlier, op cité)

Le modèle de développement des cités balnéaires du Languedoc Roussillon semblait être une idée novatrice et fort bonne au moment où ce programme a été lancé. Pourtant aujourd'hui, plusieurs personnes se rendent compte des limites de ce modèle. Il ne faudrait pas arriver aux mêmes conclusions dans quelques années au sujet des ports reconvertis. Les caractères particuliers de chaque site méritent qu'on s'y attache et qu'on ne se réfère pas systématiquement aux mêmes solutions.

Enfin, concernant le patrimoine, il conviendrait de ne pas trop leurrer les populations actuelles. Chaline (op cité) s'en amuse : « ironie de la dynamique urbaine et des conséquences de valorisations successives des mêmes territoires ; là où naguère affluaient, s'entreposaient, séjournèrent, marchandises et passagers, étapes obligées sur des itinéraires maritimes et transcontinentaux, il n'y a plus que le va et vient quotidien, entre lieu de travail et lieu de résidence, auquel se substituent en fin de semaine et jours fériés les flux de visiteurs, du voisinage, venus comme pour retrouver l'imagerie d'un âge révolu. Entrepôts dépoussiérés, soigneusement restaurés pour d'autres destinées, matériels de manutention astiqués, figés et muséifiés, plans d'eau civilisés que ne viennent plus souiller les barges et les cargos aux senteurs exotiques. » Le monde maritime existe toujours et participe activement à l'économie maritime actuelle. Il n'est peut-être pas utile de mettre autant en scène le patrimoine passé et de l'apposer tels quel dans les consciences collectives. Le Grenelle de la mer, la politique européenne ont pour objectif une meilleure connaissance du monde maritime par les populations. Ne faudrait-il pas pour cela, avoir conscience de l'existence du monde maritime actuel ? La pêche perdure, le commerce maritime transporte la plupart de nos biens de consommation, la marine nationale possède encore un grand nombre de navires qui veillent à la sécurité des eaux territoriales. Cette réalité là aussi mérite d'être connue. Certes il faut préserver le patrimoine maritime et en faire profiter les jeunes générations. Attention cependant à ne pas s'en servir comme d'un alibi économique. Attention également aux visions folkloriques qui peuvent en découler. Ainsi, comme le souligne JM. Le Boulanger (op cité) le patrimoine maritime n'existe que dans « un certain environnement social, humain, culturel ». Il sera ainsi très difficile en mettant en valeur certains objets, de leur redonner le sens qu'ils avaient autrefois. Les pêcheurs s'émerveillent rarement de la beauté de leur filet, ils l'utilisent et souvent dans des conditions qui n'ont pas grand-chose à voir avec les loisirs.

On ne peut aujourd'hui se défendre d'une certaine banalisation des espaces réinvestis. Les solutions envisagées se rejoignent mondialement, même si certaines spécificités étatiques demeurent. Le poids des images est tel qu'il vide parfois le patrimoine de sa substance. Nous arrivons à la fin de ce travail de thèse et il nous faut dépasser ce constat pour émettre quelques propositions.

## Conclusion de la troisième partie

Les relations ville-port ont profondément été bouleversées aux cours des trente dernières années. Le chapitre six outre le fait de montrer visuellement cette évolution, marque le rôle de synapse constitué par les activités de loisirs et celles de plaisance en particulier. Le degré de perméabilité entre la ville et le port semble ainsi pouvoir se corrélérer avec l'importance des fonctions de loisirs dans l'espace. Malgré tout perméabilité ne rime pas avec échange et c'est une fois encore la volonté politique, le consensus entre acteurs qui seront déterminants pour recréer une véritable relation entre la ville et son port. Les activités de loisirs favorisent ainsi les liens mais ne se suffisent pas à eux-mêmes.

Ces observations doivent être mises en parallèle avec les réflexions portant sur le concept de ville et en particulier sur le concept de ville portuaire.

Ville compacte, ville durable, ville d'eau, ces concepts et ces réalités vécues modifient considérablement la vision de la ville. La ville portuaire dans le sens où elle réunit bon nombre de ces nouvelles tendances : mise en scène de l'eau dans la ville, qualité de vie extrêmement valorisée donnent un rôle majeur et nouveau à l'interface ville-port. Le port après avoir été chassé et caché des centres-villes est aujourd'hui convoité pour dynamiser et valoriser l'image des villes. Il doit donc échanger à plusieurs échelles : du mondial au local tout en travaillant son image autant que sa fonction portuaire originelle.

Dans ce vaste espace portuaire, le port de plaisance est évidemment plus facile à mettre au contact direct de la cité que le terminal à conteneurs. Une fois encore son rôle de lien entre ville et port est mis en exergue.

Le rôle grandissant des loisirs sur un espace traditionnellement voué au travail pose un certain nombre de questionnements. Le concept de maritimité de F. Péron (op cité) permet de saisir les représentations des sociétés modernes sur les espaces portuaires et littoraux en général. Associées aux fantasmes liés au patrimoine maritime et à l'imaginaire marin, ces représentations expliquent le succès des reconversions portuaires. Elles soulignent en outre, le rôle territorial et temporel du patrimoine et conduisent à prendre en compte son poids économique et touristique. Ce constat conduit à une certaine méfiance, le patrimoine maritime pouvant rapidement servir d'alibi à des espaces commerciaux ou à des parcs d'attractions. Du pain et des jeux au service du profit commercial, quelle manque de mémoire et de respect pour la rudesse des conditions de vie des travailleurs de la mer...

## Conclusion générale

En multipliant les échelles d'analyse spatiales et temporelles, en alternant théorie et étude de terrain, nous nous étions donné comme objectif d'aboutir à une compréhension globale du phénomène de reconversion portuaire.

Une autre volonté consistait à déterminer le rôle des éléments entrant en compte dans le système, ces éléments qui se combinent et/ou s'opposent dans le temps et dans l'espace pour arriver ou non à une reconversion portuaire.

Il s'agissait également de saisir les nouvelles relations liant les ports et les villes portuaires et d'identifier des risques éventuels pour proposer une gestion spécifique de ces espaces.

Nous allons à présent revenir sur les apports de ce travail en proposant un certain nombre d'alternatives et en montrant qu'un certain nombre d'interrogations persistent.

### 1 Mener une reconversion portuaire...

L'étude de terrain associée au travail préalable théorique nous a permis d'identifier les points de blocage, les points de réussite et les points nécessaires lors d'un projet de reconversion portuaire. Les résultats ont été mis en relation les uns avec les autres pour proposer une démarche de développement de projet.

D'une manière générale, on peut rappeler la nécessité d'un pilotage et d'une concertation en amont et pendant le déroulement du projet.

L'association des différents acteurs dans un projet global et transparent ainsi que la participation de la population conditionneront par la suite le déroulement paisible de la reconversion portuaire. Cette association n'est cependant pas suffisante et il convient de veiller à ménager les susceptibilités politiques ainsi que de répartir les compétences de chacun.

Sans équilibre financier, pas de reconversion portuaire. Il en est de même quant à la gestion du domaine foncier.

Ce travail permet de réunir les éléments nécessaires à l'aboutissement d'une reconversion portuaire. Toutefois, il présente de nombreuses limites. Il s'agit d'un canevas général qui n'inclut pas les initiatives locales isolées pourtant parfois très riches. En outre, ce genre de méthode pose le problème de la banalisation des espaces. En appliquant à la lettre, la démarche recommandée, le projet aboutira certes mais privé d'initiative personnelle, il conduira au même résultat que dans la ville portuaire voisine. Le risque est qu'à terme ce genre de projets multipliés sur les territoires perdent de leurs valeurs et que les habitants ne s'approprient pas ces reconversions lambdas.

## 2 Mesurer la relation ville-port.

Notre travail a cherché à mesurer le niveau d'inter-relations entre la ville et le port au cours du temps et à montrer quels mécanismes conduisent à les renforcer.

Il est visible que lors d'une reconversion portuaire, toutes les parties de la ville et du port n'évoluent pas. C'est le point de contact identifié pour le projet qui évolue et devient perméable aux deux mondes anciennement cloisonnés. L'intrusion de fonctions traditionnellement urbaines dans l'espace portuaire marque le degré de perméabilité des espaces et l'on retrouve souvent le même type d'activité, la plaisance jouant ici particulièrement bien le rôle de lien entre la ville et le port industriel encore actif. D'ailleurs plus le port est industriel, plus il génère de contraintes de type visuel, olfactif ou sonore, plus la zone tampon emplies d'activités de loisirs est importante.

Néanmoins notre travail via les SIG a montré que certains espaces urbano-portuaires totalement imbriqués les uns dans les autres, sans rupture manifeste étaient cependant dénués de relations. On revient ici à la nécessité de consensus et à l'intrusion des fonctions de type urbaines pour que la ville s'approprie le site portuaire en friche.

### 3 Effort de prospective

Arrivée à la fin de ce travail, nous savons pertinemment que comme tout système, celui qui lie la ville et le port évolue au cours du temps. Les interactions démêlées au cours de cette étude pour comprendre et favoriser la reconversion portuaire vont donc continuer à évoluer et à se diversifier.

Nous avons au cours de ce travail proposé une méthode permettant de comprendre comment se caractérisait une reconversion portuaire par rapport à son espace et à ses relations. Toutefois, nous n'avons pas pu proposer de méthode pour se prémunir d'une banalisation des relations ville-port.

La maritimité a été le dernier élément analysé. Moins palpables, moins mesurables, les relations entre les différents groupes d'hommes avec leur ville, leur port, leur patrimoine devaient néanmoins être appréhender pour comprendre l'ensemble du système. La proposition passéiste, folklorique, aseptisée que promeuvent parfois les porteurs de projets est très souvent due à une méconnaissance du système global. Le livre bleu de 2009 affirme encore que « la reconversion des espaces délaissés par les activités militaires, de commerce ou de pêche est à cet égard un enjeu important ». Important mais encore assez méconnu...

La première proposition que nous pouvons faire est donc un appel à la connaissance et à la compréhension des rouages de la relation ville – port. Pour cela il ne suffit pas de connaître le bateau patrimoine ou encore l'aquarium... le domaine maritime actuel se doit d'être connu et interprété de même que les divers éléments urbains ou encore ceux liés à la géomorphologie du site. Pour revenir sur le monde maritime actuel, il est intéressant de constater le peu d'ouvrages portant sur cette thématique. En revanche, on en trouve pléthore sur les phares, les bateaux de patrimoine, les îles, les champions de voile... Devra-t-on attendre la mise en patrimoine des domaines maritimes actuels pour que le grand public s'y intéresse ?

La connaissance et l'échange seuls permettront l'innovation et le maintien des spécificités locales, eux-mêmes conjurant le risque de la banalisation ou des projets non réfléchis. Les conflits entre géographes sociaux et physiques ne peuvent plus être et l'approche pluri –disciplinaire constitue un bon point de départ pour mener à bien une étude. Nous avons déjà insisté sur la nécessaire collaboration entre les acteurs de tous bords.

La connaissance intime des divers rouages du système donnera tout le loisir aux différents acteurs d'améliorer, d'anticiper, d'adapter et de pérenniser le domaine maritime, et ce à toutes les échelles. En somme, comme le dirait l'AIVP de : « voir plus loin que le bout de son quai »...

#### 4 Propositions pour l'avenir de la plaisance.

Concernant la plaisance et puisque l'intitulé exact de notre thèse porte sur la reconversion des ports traditionnels vers la plaisance, il convient là aussi d'émettre un certain nombre de remarques.

La crise qui touche l'industrie de la plaisance fait réfléchir, même si celle-ci reste limitée. En effet, la création de places pour les bateaux de plaisance mobilise beaucoup d'énergie. L'argument employé par les industries nautiques est que sans place, on rate de nombreuses ventes. Certes mais ne peut-on pas trouver des places autrement qu'en en créant ? Nous avons déjà évoqué les solutions alternatives à la construction de port de plaisance, dont fait partie la reconversion portuaire. Cependant, il convient d'aller plus loin. La création d'anneaux de plaisance dans les anciens bassins des centres-villes participe aussi à la banalisation des espaces réinvestis. La création de 1 000 anneaux supplémentaires dans les anciennes formes de Dunkerque est-elle vraiment utile ? Les bateaux stationnés en centre-ville sont aujourd'hui stockés et ce dans un bassin à flot mais ne sortent en mer quasiment jamais... Un théâtre de bateaux qui s'abîment au port mais font rêver les populations urbaines en quête d'horizons...

La fréquence d'utilisation des navires de plaisance fait réfléchir, on construit des ports de plaisance pour des bateaux qui sortent en moyenne onze fois par an. Ne peut-on pas instaurer un règlement pour que les bateaux qui naviguent moins de onze fois par an, libèrent leur place au port et trouvent une autre solution de stockage? Cette formule aurait en outre l'avantage de générer de nouvelles dynamiques qui apparaissent timidement aujourd'hui : co-propriété, nouvelles offres des ports de plaisance pour favoriser le mouvement des bateaux (passeport Morbihan...etc).

On peut également penser que certains propriétaires seraient prêts à formuler des accords avec les jeunes, qui eux ont du temps pour naviguer plus de onze fois par an mais n'ont pas de bateau. Une sorte d'accord collégial permettrait aux jeunes de naviguer, sous conditions d'entretenir le bateau et aux propriétaires de conserver leur place tout en trouvant un bateau entretenu à leur arrivée.

Il faut en effet trouver des solutions pour ne plus voir les bateaux uniquement dans les ports, mais aussi sur l'eau.

Une fois encore, notre expertise nous conduit à la nécessité de la recherche et de la connaissance. De nouvelles études doivent être menées pour justement trouver des solutions dynamiques quant au problème de places de ports. Le premier appel à projets de ports exemplaires lancé par le MEEDDM révèle quelques pistes intéressantes :

- gestion dynamique des mouillages du havre de Regnéville sur mer,
- organisation de la plaisance en Morbihan.

Mais seuls deux projets sur dix émettent ce genre de propositions. Les autres projets retenus utilisent les solutions alternatives que nous connaissons déjà.

Il y a bien une prise de conscience de la nécessité de changement, on crée des places mais on les crée selon le principe de développement durable. Les projets sont souvent mieux conduits que précédemment grâce notamment, aux travaux d'expertises de l'AIVP, du Codcap et des universitaires, mais il faut encore aller plus loin. Un appel à projets pour résoudre le problème du manque de places de port mais sans créer de places supplémentaires irait dans le sens des problématiques à venir...

La plaisance demeure une industrie dynamique mais la crise récente nous montre qu'elle n'est pas sans faille. La croissance très soutenue qu'elle a connue ces dernières années ne va peut être pas continuer éternellement et la création de places pour les bateaux ne peut être continue. Nous sommes sans doute arrivés au bout des solutions alternatives, on pourra améliorer le fonctionnement des ports à sec automatiques et généraliser cette pratique, on sait à présent mener à bien une reconversion portuaire, etc... mais les innovations doivent aujourd'hui aller dans d'autres directions.

Il faut à présent dépasser ces alternatives et modifier la façon de naviguer des populations. On peut là aussi aller vers une pratique plaisancière plus « exemplaire » et peut être plus sociale...

Il reste une multitude de recherches à mener. Cependant, nous espérons que cette étude de géographie littorale alternant théorie et étude de cas en se plaçant à différentes échelles spatiales et temporelles apporte un éclairage sur le fonctionnement des reconversions portuaires. Nous espérons que grâce à une meilleure compréhension des phénomènes mis en action dans l'espace et dans le temps au sein des villes portuaires, les porteurs de projets pourront davantage s'investir dans un projet individuel qui leur ressemble.



- Ab van der neut. (2008) – *Opening of four bicycle routes in port area*. Port of Amsterdam. Pp 1-2.
- Act-ouest. (février 1997) - *Diagnostic – qualité des ports de plaisance de Lorient*. Etudes tourisme et développement. 82p.
- Act-ouest. (janvier 2000) - Conseil général de la Manche, direction des affaires maritimes et de l'environnement. *Etude préalable à l'élaboration d'un schéma départemental de développement des ports de plaisance*. Rapport final. 113p.
- Act-ouest. (mars 2000) - *Schéma départemental de développement de la plaisance : département de la Manche*. Conseil général de la Manche, DDE de la Manche. 51p.
- Adams Lopez, T. (2008) – *Port of Los Angeles makes 6,6 million available for aesthetic mitigation projects in San Pedro*. Port of Los Angeles. 1p.
- Afit (juillet 1997) - La valorisation touristique du patrimoine marin. *Les cahiers de l'Afit*, panorama de l'offre. 114 p.
- Afit. (décembre 2002) - La valorisation touristique des ports de plaisance. *Les cahiers de l'Afit*, guide de savoir-faire. 87 p.
- Afit. (septembre 2004) - Ports à secs et parcs à bateaux : éléments pour le développement de projets. *Les cahiers de l'Afit*, guide de savoir-faire. 123 p.
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre Dunkerque. (juillet 1999) - *Mise à jour du projet d'agglomération de Dunkerque. Récapitulatif de pistes stratégiques pour le Dunkerquois*. Synthèse des séances de travail.
- AIVP. (2001) - *Les territoires de la ville portuaire*. Colloque de Dunkerque 1999, Le Havre.
- AIVP, les rencontres. (12-13 juin 2003) - *Savoir gérer le patrimoine ville – port*. Programme du colloque à Lorient.
- AIVP. (2003) – *La valeur ajoutée portuaire*. AIVP. 61p.
- AIVP. (2007) – *Faire la ville avec le port. Quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port*. Guide des bonnes pratiques. AIVP. 129p.
- Alemany, J. (novembre 1999) - Les objectifs et les impacts économiques des réformes portuaires. *Revue Aquapolis*.
- Alliot Marie, M. (2004) – *L'économie de la défense*. CED.
- Aménagement, une place pour la plaisance, *Journal Le Marin*, (28/10/05).

- Annales de la recherche Urbaine.* (1992) – Grandes villes et Ports de mer. N° 56 – 57.
- Arcachon poursuit son remodelage. (04 mars 2005) - La semaine du sud-ouest. *Le moniteur*, p 50.
- Association Nationale des Elus du Littoral. (1989) - *Créer aujourd'hui un port de plaisance en France*. Actes du Colloque 9 Juin, Assemblée Nationale, 57 p.
- Augustin, JP. (1995) – *Sport, géographie et aménagement*. Nathan université. 254 p.
- Ayrault, JM. Chemetoff, A. Thery. (2000) - *Nantes: la Loire dessine le projet*. Edition de la Vilette.
- Bachelard, G. (1942) – *L'eau et les rêves. Essai sur l'imagination de la matière*. Les essais. 268 P.
- Bahon, D. (1999) - Conseil économique et social régional de Basse Normandie; *La plaisance et sa pratique en Basse Normandie*. 116 p.
- Balmer, P. (2002) - *Le développement récent de la plaisance en Basse Normandie. Conseil économique et social régional de Basse Normandie*. 119 p.
- Barle, D. (septembre 2003) - Honfleur, histoire et couleurs ; Revue *Bateaux* n° 544, pp 137 - 139.
- Baud, P. Bourgeat, S. Bras, C. (1995) – *Dictionnaire de géographie*. Hatier. 608 p.
- Baudouin, Th. Collin, M. Prélorenzo, C. (1997) – *Urbanité des cités portuaires*. Paris, L'Harmattan. 401p.
- Baudouin, Th. Collin, M. Le Marchand, A. (mars 2009) – *Le fluvial pour une métropole parisienne durable*. UMR CNRS 3221, Architecture, Urbanisme, Sociétés, Paris VIII. 42p.
- Becet, JM. Rezenthel, R. (2004) – *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*. PUR. 367 p.
- BECI. (2008) – *Règlement du concours Flow*. International architecture contest. 7p.
- Benson, S. (2009) – Sydney vision comes to life after seven years. *Daily Telegraph*. 1p.
- Bernard, N. (1993) - *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien*. Thèse de doctorat. 275p.
- Bernard, N. (1995) - Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime ? *Norois*. T 42, n° 165, pp 225-234.
- Bernard, N. (2000) - *Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral*. Paris, collection « Maritimes ». Edition L'Harmattan. 126 p.

- Bernard, N. (dir.). (2006) - *Le nautisme acteurs, pratiques et territoires*. Presses universitaires de Rennes. Coll. Espace et territoires. 332 p.
- Bessoule, A. (02/12/05) - 200 projets d'extension pour répondre au manque de places. *Journal Le Marin* n° 3047. Pp 17-36.
- Bessoule, A. (02/12/05) - Ports un besoin de reconnaissance. *Journal Le Marin* n° 3047. Pp 17-36.
- Bordeaux, reconversion de la Bastide. (23/01/04), *Le Moniteur*, p 47.
- Bottois, P. (2003) - Un syndicat mixte pour la gestion du port de Cherbourg. *La Gazette*.
- Boubacha, E. (1997) – *L'interface ville/port : espace-système en mutation. L'exemple de Nantes*. Mémoire de DEA. 90p.
- Bouvet, Y. Bernard, N. (2001) - *Les enjeux de la reconversion des ports de traditionnels à la plaisance en Bretagne*. Regard sur la Bretagne. Troisième partie, pp 101-106.
- Bouyet, C. (2004) - *Construire ensemble un développement équilibré du littoral*. Datar. *La documentation française*. 153 p.
- Bouyet, C. Joris, A. (2009) – La reconversion des friches portuaires. Une opportunité de développement touristique. *Revue Espaces tourisme et loisirs*. 5p.
- Bouyet, C. Joris, A. (2009) – Les reconversions portuaires, un enjeu pour la plaisance. *Revue Espaces tourisme et loisirs*. 6p.
- Breen, A. Righy, D. (1975) - *The new waterfront, a worldwide urban success story*. 224 p.
- Britz, C. (02/12/05) - Pêche et commerce, la plaisance part à l'assaut des ports traditionnels. *Journal Le Marin* n° 3047. Pp 17-36.
- Britz, C. (04/11/05) - Aber-Wrach, ostréiculture et plaisance ne font pas bon ménage. *Journal Le Marin* n° 3047. Pp 25-26.
- Cabantous, A. Lespagnol, A. Péron, F. (2005) - *Les français, la terre et la mer*. Fayard. 902 p.
- Cadoret, A. Audouit C. (2006) - *L'organisation socio – spatiale des nautismes sur le bassin de Thau*.
- Cagnaire, M.C. (septembre 2001) - *Le parc nautique Français, la navigation des plaisanciers : état des lieux et pratique*. Fédération des industries nautiques. 38 p.
- Cantal-Dupart, M. Chaline, C. (1993) – *Le port cadre de ville*. Paris, L'Harmattan. 250p.
- Capurro, G. (avril 2004) - La Ciotat choisit la grande plaisance. *Revue Espaces, Tourisme et loisirs*. Pp 34-35.

- Les éditions de Chabassol. (2000) - *Annuaire nautisme*. 38 ème édition. 808 p.
- Castier, JP. (2008) – Un port d’avenir. *Marine* n° 219. Pp 47-51.
- Chaline, C. (1993) – *La ville à la reconquête des espaces portuaires délaissés, comparaisons et évaluations internationales. Vers un observatoire de la transformation des villes - ports*. Université Paris XII. 334p.
- Chaline, C. (1994) – *Ces ports qui créèrent les villes*. Paris, L’Harmattan. 299p.
- Chaline, C. (1995) – *Vivre et habiter la ville portuaire*. Documentation française. 368p.
- Chaline, C. (mars-avril 2005) - La régénération urbaine : nécessité ou opportunité pour les villes-ports de l’Arc Atlantique. *Urbanisme* n° 341. Pp 28-34.
- Chapuis, O. Lérault, D. Chevalier, F. (juin 2003) - Ports de charme en Atlantique, quinze ports bonheur. *Revue Voiles et Voiliers* n° 388. Pp 88-119.
- Chapuis, O. Lérault, D. Guéry, JL. Haillouy, B. (2004) - Ports de charme en mer du Nord et Manche, quinze ports bonheur. *Revue Voiles et Voiliers* n° 399. Pp 100-131.
- Chapuis, O. (novembre 2003) - Places de ports, état des lieux et solutions. *Revue Voiles et Voiliers* n° 393. p 38.
- Chartier, E. (2009) – Brest, une ville en mutation. *Armen* n° 165. Pp 14-21.
- Chaussade, J.Desse, RP, Marcadon, J. (1999) – *L’espace littoral, approche de géographie humaine*. Didact géographie. 224 p.
- Chaussade, J. Guillaume, J. (2006) - *Pêche et aquaculture. Pour une exploitation durable des ressources vivantes de la mer et du littoral*. Ouvrage en l’honneur de Jean-Pierre Corlay. Espace et territoires. 562 p.
- Choblet, C. (2005) - *Espace littoral et décisions d’aménagement : limites et potentialités des études d’impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français*. Thèse de doctorat. 423p.
- Cete Normandie centre. (novembre 2006) – *Cahier des charges de l’IPLI 2000*. Ministère de l’Ecologie, de l’Energie, du Développement Durable et de l’Aménagement du Territoire. 27p.
- Cete Normandie centre. (juillet 2008) – *Nomenclature pour la nouvelle base de données de l’occupation du sol du littoral 2000 – 2006*. Ministère de l’Ecologie, de l’Energie, du Développement Durable et de l’Aménagement du Territoire. 30p.

- Cete Normandie centre. (octobre 2008) – *Nomenclature pour la nouvelle base de données de l'occupation du sol du littoral 2000 – 2006*. Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire. 30p.
- Code de l'Environnement* (1992).
- Code général de la propriété des personnes publiques* (2006).
- Code des ports maritimes* (2009).
- Code de l'urbanisme* (2010).
- Collin, M. (1994) - *Ville et port, XVIII- XX siècle*. Paris, L'Harmattan. 292p.
- Collin, M. (2003) - *Ville portuaire, acteur du développement durable*. L'Harmattan, AIVP, collection Maritimes. 199 p.
- Communauté d'agglomération du Boulonnais. (Octobre-Novembre 2005) - *Le port de Boulogne/mer un projet global*. Synthèse de l'étude de requalification. 32 p.
- Communauté d'agglomération du pays Rochefortais. (Octobre 2004) - *Schéma directeur de la plaisance dans l'estuaire de la Charente*. France station nautique, Nautisme en pays Rochefortais. 82p.
- Costa, S. (1997) - *Dynamique littorale et risques naturels : l'impact des aménagements du niveau marin et des modifications climatiques entre la Baie de Seine et la Baie de Somme*. Thèse présentée par l'Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne. 351 p.
- Couliou, JR. (1997) – *La pêche bretonne, les ports de Bretagne sud face à leur avenir. Espace et territoires*.
- Coulombie, H. (2004) - *La plaisance entre la loi littorale et le SCOT, contribution pour un développement durable des capacités d'accueil de la Plaisance*. CODCAP, FFPP. 33 p.
- Courteille, R. (1978) - *L'aménagement du littoral de la Manche de Portbail à Granville*. Mémoire de maîtrise, Université de Caen. 184 p.
- Creac'h, C. (2000) – *Les usages sociaux des voiliers. Enjeux, cultures et modes d'appropriation de la navigation*. Thèse de doctorat de l'université de Nantes. 400p.
- D'Aboville, G. (1996) - *Nautisme et réhabilitation des friches portuaires. Rapport du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques*, Paris. Imprimerie de l'administration de la mer. 97 p.
- Dahéron, B. (2009) – *Friches portuaires, le patrimoine naval mis en scène. Le Moniteur* 16 octobre 2009. Pp 60-63.
- Dayot, G. Leroux, A. (2005) - *Carré Rosengart centre d'activités maritimes*. Présentation du site, 11 p.

- Debontride, X. (05/12/05) - Ports de plaisance : comment gérer le conflit de la plaisance ?  
Journal *La Gazette*. Pp 30-32.
- De Fontainieu, E. (2002) – *L’Hermione de Rochefort à la gloire américaine*. De Monza.
- Délégation au développement de la région Nazairienne. (2004) *Rapport d’activités 2004 – Orientations 2005*. P 9.
- Délégation au développement de la région Nazairienne. (0112/03) - *Projet global de développement : ville de St Nazaire, cap 2010, Ville port Petit Maroc : 2002*. Programmes, orientations.
- Delebarre, M. (2008) – Dunkerque, dynamisme et ouverture. *Marine* n° 219. Pp 44-46.
- Deuff, Michel. (07/04/06) - Six Fours réduit les mouillages sauvages. Journal *Le Marin*.
- Dewailly, J. Flament, E. (1993) *Géographie du tourisme et des loisirs*. SEDES. 287 p.
- Di Méo, G. (1996) – *Les territoires du quotidien*. L’Harmattan. 206 p.
- Donnefort, S. Gautronneau, R. Guillaume, J. Miret, NR. (1992) – *Atlas des relations ville – port à La Rochelle*. Cité projets. 114 p.
- Dossol, P. (octobre 2001) - Les ports de plaisance au bord de l’asphyxie. *La Tribune*.
- Duchêne, P. (avril 2004) - Des solutions à la saturation des ports. *Revue Espaces, Tourisme et loisirs*. Pp 16-23.
- Ducruet, C. (2008) – Typologie mondiale des relations ville – port. *Cybergéo*. 17p.
- Du Guerny, S. (18/05/05) - Le Finistère prépare deux projets de port de plaisance. *Les Echos*. P 17.
- Dunkerque : Projet Neptune. (mai-juin 2003) - *Urbanisme* n°330, pp 22 – 27.
- Dunkerque : Projet Neptune. (22/04/05)- *JMM*.
- Duplay, E. (17/05/05) - Saint-Malo entretient son panache. *Hôtel Restau Hebdo*. Pp 39-46.
- Elicone, M. (2007) – *Four new port environmental projects are approved*. Unified port of San Diego. Pp 5-6.
- Ellies, P. (30/11/2007) – Vendée globe 2008, ça s’annonce grandiose. *Le Télégramme*. 1p.
- Emelianoff, C. (2003) - *La ville durable : une culture en gestation. Cultures urbaines et développement durable*. Ed. Ministère de l’Aménagement du Territoire et de l’Environnement. Pp 43-64.

- Escolin, B. (25/03/05) - Saint-Nazaire reconquête de friches urbaines et portuaires. *Le moniteur*. P 48.
- Faccio, S. (avril 2004) - Port Médoc, le dernier port crée en France. *Revue Espaces, Tourisme et loisirs*. Pp 27-29.
- Fadigas, L. (2008) – *Waterfronts : landscapes of double reading*. Pp 26-31.
- FFPP. (janvier 2000) - *Guide de gestion des ports de plaisance*.
- FFPP, Union des Associations des ports de plaisance Maritimes et Fluviaux. (mars 2003) - *Etude exploratoire, liste d'attente des demandes de postes de mouillage et/ou d'amarrage dans les ports de plaisance*. Etude élaborée avec le concours de FIDAL, société d'Avocats.
- FIN. (2008) – *Les chiffres clés du nautisme 2007/2008*. FIN. 32p.
- Fleury, C. (2006) – *Atlas transmanche*. Régions de France. Etudes Normandes.
- Fleury, D. Brun, C. Martin-Raget, G. (mars 2004) - Oui j'ai trouvé une place de port ! *Revue Voiles et Voiliers* n° 397. Pp 84-101.
- Fournier, J. (2009) – Quand les friches portuaires sont l'avenir des villes. *Revue Espaces tourisme et loisirs*. 4p.
- Frémont, A. (1997) – *La mémoire d'un port, Le Havre*. Arléa. 300 p.
- Frémont, A. (1997) – *France, géographie d'une société*. Flammarion. 352 p.
- Frémont, A. (2007) – *Le monde en boîte, conteneurisation et mondialisation*. Synthèse Inrets. 145 p.
- Gallouin, P. (1999) - *Quelle maritimité à Dives sur mer ? La reconversion d'un site industriel en site de plaisance*. Mémoire de maîtrise, Creso, Université de Caen. 124 p.
- Garsia, M. (04/03/05) - Arcachon poursuit son remodelage. *Le Moniteur*. P 50.
- Gaubert, A. (02/12/05) - La Rochelle : le port des Minimes pourrait passer de 3600 à 4950 places. *Journal Le Marin* n° 3047. Pp 17-36.
- Gauthier, Y. (2007) – *Lumière sur les projets de développement des ports de plaisance*. Ministère des Transports.
- Gautier, G. (avril 2004) - Le Calvados mise sur le nautisme. *Revue Espaces, Tourisme et loisirs*. Pp 41-44.
- Giscard d'Estaing, L. (novembre 2008) - *Budget opérationnel de la défense*. Assemblée Nationale, rapport spécial n° 1198 annexe 11, Projet de loi de finances pour 2009.
- Gizard, X/. Viard, J. (1995) - *Le tropisme des rivages*. Editions de l'Aube. Datar. 158 p.

- Gorin, E. (1997) - *Port Diélette*. Mémoire de maîtrise, Cresco, Université de Caen. 81 p.
- Gras, P. (mars-avril 2005) - Nantes l'après friche. Revue *Urbanisme* n° 341. Pp 26-38.
- Gravari, M. (1991) – *La mer retrouvée : Baltimore et autres reconquêtes de fronts d'eau urbains*. Thèse, Paris IV. 893p.
- Gravari-Barbas, M. (1998) - La « festival market place » où le tourisme sur le front d'eau un modèle urbain américain à exporter ? *Norois*, t 45, n° 178. Pp 261-278.
- Graves, P. (07/04/06) ; Marseille, la communauté urbaine pousse ses projets de plaisance ; Journal *Le Marin*, p 9.
- Grollier, K. (11/03/05) - Une interface Ville-Port. *Le Moniteur*. Pp 54-57.
- Groupe de recherche sur les structures économiques et les rapports sociaux. (1985) - *Façade Atlantique, la situation conflictuelle de l'occupation littorale*. Université de Nantes, étude interdisciplinaire intégrée. T 1 et 2.
- Guibert, E. (Octobre 2008) – Les Sables d'Olonne, un port de commerce en ville. *Chasse Marée* n° 209. Pp 28-33.
- Guillaume, J. (2001) - *Proposition méthodologiques pour une définition géographique des régions portuaires*. AIVP, les Territoires de la ville portuaire. 148 p.
- Guillaume, J. (2008) - *Les transports maritimes dans la mondialisation*. L'Harmattan. 273 p.
- Guillotreau, P. (2008) – *Mare economicum*. PUR. 552p.
- Guineberteau, T. (2005) – *Nantes : de la belle endormie au nouvel Eden de l'ouest*. Paris, Economica. 179p.
- Guittard, G. (2004) - Port : sec ou à l'eau. Revue *Voiles et Voiliers*. Pp 177-179.
- Graves, P. Goasguen, R. Simoneau. Cornier, JC. Fabrègues, L. (20/01/06) - Trafics des ports autonomes : les premiers chiffres. *Le Marin*, n° 3054. Pp 20 – 21.
- Harvard design school (7,8,9 Octobre 1999) - *Waterfronts in post industrial cities*.
- Henry, V. (1997) - *La pêche à Port en Bessin*. Mémoire de maîtrise, Géophen, Université de Caen. 160 p.
- Hervieu, B. Viard, J. (1996) – *Au bonheur des campagnes*. L'Aube. 160 p.
- Heuzey, C. (1987) - *Agon Coutainville le temps d'une génération consommation de l'espace dans une station balnéaire*. Mémoire de maîtrise, Université de Caen. 157 p.
- Hollande, E. (1997) - *Les ports de plaisance de Granville et de Barneville-Carteret*. Mémoire de maîtrise, Géophen, Université de Caen. 124 p.

Homme libre toujours tu chériras la mer. (septembre 2005) - *Equipelement magazine*.

Hors série Le Marin. (2005) - Ports de plaisance en Bretagne, *Le Marin* n° 3129.

Hors série Le Marin. (avril 2006) - Ports de commerce : bilan 2005. *Le Marin* 56 p.

Hors série Le Marin. (2007) – Ports de pêche, bilan 2007, *Le Marin*.

Hors série Le Marin. (2007) – Ports de commerce, bilan 2007, *Le Marin*.

Hors série Le Marin. (2008) – Navires à passagers, 2008, *Le Marin*.

Hors série Le Marin. (2008) – La filière nautique française, *Le Marin*.

Hors série Le Marin. (2009) – Ports de commerce 2009, *Le Marin*.

Hors série Le Marin. (2009) – Industrie nautique 2009, *Le Marin*.

Hoyle, BS. (1990) – *Port cities in context, the impact of waterfront generation*. Institute of British Geographers. 154p.

Isemar. (janvier 2007) – *Les nouvelles échelles du transport maritime*.

Isemar. (février 2007) – *De nouvelles pistes pour la politique portuaire française*.

Isemar. (décembre 2007) – *1997 - 2007, d'un monde à l'autre*.

Isemar. (février 2009) – *Les enjeux territoriaux des grands ports français*.

Isemar. (janvier 2010) – *La réforme des grands ports maritimes en 2010, premier bilan*.

Lageiste, J. (1995) - Le nautisme en Bretagne. *Norois*, t 42, n° 166, pp 443-452.

Lagouche, S. (1997) - *La pêche artisanale à Cherbourg*. Mémoire de maîtrise, Géophen, Université de Caen. 123 p.

La qualité dépend aussi de la conduite des plaisanciers. *La Croix*, (14/06/05). Pp 10-11.

Lamour, M. (novembre 2008) - *Préparation et emploi des forces : Marine*. Assemblée Nationale, rapport spécial n° 1198 annexe 11, Projet de loi de finances pour 2009.

Lavalley, J. (27/01/06) - Manche, deux mille à trois mille anneaux de plus pour la plaisance d'ici à 2015. Revue *Le Marin*.

Lavalley, J. (27/01/06) -Concarneau « reformatage » du port. Revue *Le Marin*, p 11.

Lavalley, J. (17/02/06) - Cherbourg un projet de port privé anglais avec 1000 anneaux. Revue *Le Marin*.

- La vérité sur les places de ports, combines ou transparence. (novembre 2005) - Revue *Bateaux*. Pp 68 – 72.
- Le Couedic, D (coordinateur). (2008) - *Savoir gérer le patrimoine ville – port. Identité, stratégies urbaines, en jeux économiques*. Les rencontres de l’AIVP. 163 p.
- Lecourt, A. (2003) – *Les conflits d’aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton*.
- Le Dem, A. (15/10/04) - *Les fêtes du patrimoine maritime au sein de la reconstruction des territoires littoraux*. Thèse de doctorat. 588 p.
- Le Duff, A. (02/12/05) - Finistère – nord, le réveil. Journal *Le Marin* n° 3047. Pp 17-36.
- Le Dû, L. (1993) - Quel littoral ? Les aménagements de Trégor-Goëlo. *Norois*, t 40, n°158, Pp 281-296.
- Leenhardt-Salvan, M. (avril 2004) - Le port à sec, une solution alternative au port à flot. *Revue Espaces, Tourisme et loisirs*. Pp 30-33.
- Le futur pôle français de haute plaisance. (mercredi 21 / 09)- Journal *La Provence*.
- Lelogeais, E. (2 et 3/12/05) - La seconde vie des friches portuaires. *Les Echos* week-end.
- Lelong, C. Deutsch, JP. (1995) – *L’eau dans la ville du plan urbain*. Presses de l’école nationale des ponts et chaussées.320 p.
- Le Meur, J. (07/04/06) - Aber Wrac’h reprise des travaux du port. Journal *Le Marin*. P 8.
- Le Meur, J. (26/05/06) - Nautisme, une reconversion en marche. Journal *Le Marin* n° 3072.
- Les docks, un nouveau cœur de ville (01/2003) - *Le Havre océanes*.
- Les jardins des quais*, Claude Marty, G Maurios architectes, AXYZ.
- Livre bleu, *la stratégie nationale pour la mer et les océans*. (Décembre 2009).
- Loi n°92 du 25 février 1943.
- Loi 76-1285 du 31 décembre 1976.
- Loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.
- Loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.
- Loi n°94-631 du 25 juillet 1994 complétant le code du domaine de l'Etat et relative à la constitution de droits réels sur le domaine public.

Loi n°97-179 du 28 février 1997 relative à l'instruction des autorisations de travaux dans le champ de visibilité des édifices classés ou inscrits et dans les secteurs sauvegardés.

Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et milieux aquatiques.

Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

Lorient, des visées sur la plaisance. (novembre 2005) - Hors Série *Le Marin*.

Lorient : 26 Ha abandonné. (12/01) - *Les nouvelles : communauté d'agglomération du pays de Lorient* n°11.

Masse, J. (2009) – L'aménagement du front de mer de Brest, une opération partenariale complexe. *Revue Espaces tourisme et loisirs*. 4p.

Maison de la recherche en sciences humaines. (1997) - *Littoraux entre environnement et aménagement*. Actes du colloque de Caen, PUF.156 p.

Maneville, P. (2001) - *Des villes et des ports la mer et les hommes*. Editions du CTHS, 309 p.

Marcadon, J. (2001) – *Les enjeux atlantiques*. Carrefours. 157 p.

Marcadon, J. Damien, MM. (2009) – *Les ports européens et la mondialisation, la réforme française*. L'Harmattan. 178 p.

Marcus, T. (1998) - L'espace portuaire des villes littorales en Bretagne Sud, un support culturel et touristique. *Norois*, t 45, n° 178. Pp 241-254.

Marseille Provence Métropole communauté urbaine. (décembre 2004) - La métamorphose du Frioul. *Infos port*. Pp 1-4.

Marseille retrouver la confiance. (décembre 2005) - Hors Série *Le Marin*. 28 p.

Martigues : un nouveau port à sec en projet.(04/11/05) - *Revue Le Marin* n° 3043. P 8.

Martin, M.C. (novembre 1997) - *Impact économique et touristique des loisirs nautiques en Provence Alpes Côte d'Azur*. Chambre régionale de commerce et d'Industrie Provence Alpes Côte d'Azur-Corse. 282p.

Mauvais, J-L. (1991) - *Les ports de plaisance : impact sur le littoral*. Ifremer. 165 p.

MEEDAT. (octobre 2007) – *Bilan de la loi littoral et des mesures en faveur du littoral*. MEEDAT. 107p.

Ministère de la Défense. (2002) - *Bleu Marine : enjeux et perspectives pour la Marine aujourd'hui*. Editions Perrin.154 p.

- Ministère de la Défense. (1998) - *Rapport au parlement sur l'exécution de la loi de programmation militaire et des mesures d'accompagnement économique et social*. 41p.
- Ministère de la Défense. (2004) - *L'économie de la défense 2004*. Conseil économique de la défense. 309 p.
- Miossec, A. (juin 1990) - Etudes d'impact et enquêtes d'utilité publique en matière d'aménagement de l'espace littoral : les Français sont-ils bien informés ? *Cahiers Nantais*, n° 35-36. Pp 235-261.
- Miossec, A. (2001) - La place du tourisme dans la politique du littoral en France, du rapport Piquard au rapport Bonnot. *Hommes et terres du Nord*, n° 2. Pp 77-80.
- Miossec, A. (2004) ; *Les littoraux entre nature et aménagement* ; Armand Colin, Campus, 3<sup>ème</sup> édition, 192 p.
- Mko. (juin 1998) - *Etudes du marché touristique de la location maritime en France Métropolitaine*. Etudes commerciales, études production/distribution, consultant marketing, cinq volumes.
- Muant. E. (Mai 1997) - *Le marché touristique du nautisme en France*. Afit.
- Nantes l'après friche. (mars - avril 2005) - *Urbanisme* n°341. Pp 26-38.
- Navas C. (18/05/05) - La Banque Populaire Côte d'Azur se pose comme banquier du nautisme. *Les Echos*. Pp 18-19.
- Neptune 10 ans : projet et perspectives*. (décembre 1999) - Actes du séminaire Dunkerque. 63p.
- Nouveau succès pour les mouillages organisés. (Octobre, Novembre, Décembre 2005) - *Revue Mer Littoral Lacs et cours d'eau* n°65,
- Ostréiculture et plaisance ne font pas bon ménage. (04/11/05) - *Revue Le Marin* n° 3043. P 8.
- Odit France. (décembre 2002) – *La valorisation touristique des ports de plaisance*. Odit France. 86p.
- Odit France. (décembre 2003) – *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*. Odit France. 102p.
- Odit France. (décembre 2004) – *Ports à sec et parcs à bateaux. Eléments pour le développement de projets*. Odit France. 124p.
- Odit France. (décembre 2005) – *La conduite de projets de développement de ports de plaisance. Requalification, extension, création*. Odit France. 108p.
- Odit France. (novembre 2007) – *Le financement des ports de plaisance* .Odit France. 80p.

- Odit France. (juin 2008) – *Reconversion des bassins portuaires délaissés pour la plaisance*. Odit France. 60p.
- Odit France. (décembre 2008) – *Le marché de la plaisance en France, mieux comprendre les besoins et les attentes des plaisanciers*. Odit France. DVD.
- Origet du Cluzeau, C. (2009) – Le tourisme urbain sur les quais. *Revue Espaces tourisme et loisirs*. 3p.
- Pages, G. (1981) – *La navigation de plaisance dans l'aménagement touristique du Languedoc- Roussillon*. Thèse de troisième cycle de géographie. Université de Montpellier. 249 p.
- Paulet, P. (2007) - *Les villes et la mer*. Ellipses, Carrefours. 125 p.
- Paulhiac, F. (2008) – *Le rôle des références patrimoniales dans la construction des politiques urbaines à Bordeaux et Montréal*. Thèse de doctorat.
- Pascallon, P. (2008) - *La Vème République, 1958-2008 : 50 ans de politique de défense*. L'Harmattan. 275 p.
- Pallarès, S. (avril 2004) - Le port de plaisance, outil de développement économique. *Revue Espaces, Tourisme et loisirs*. Pp 24-26.
- Parlier, L. Dubois, P. (avril 2004) - Seapass la centrale de réservation des plaisanciers, Le passeport Morbihan encourage les plaisanciers à sortir du port. *Revue Espaces, Tourisme et loisirs*. Pp 36-40.
- Piffartti, A. Pottière-Sperry, P. Meyer, F. (16 janvier 2006) - Expérimentations : bilan des candidatures. *La gazette* n°3 / 1821. P 13.
- Pitard, F. (2004) -Le Languedoc-Roussillon brique ses ports. *Ouest France*, semaine du 16 février.
- Pivin, JL. (2009) – Le waterfront, un quartier de loisirs où se rencontrent tous les publics. *Revue Espaces tourisme et loisirs*. 3p.
- Péron, F. Rieucan, J. (1996) - *La maritimité aujourd'hui*. Paris, édition L'Harmattan Géographie cultures. 335 p.
- Péron, F. (1993) – *Des îles et des hommes*. Rennes, Edition de la cité, Ouest France. 286p.
- Péron, F. (1997) – *Ouessant, l'île sentinelle*. Douarnenez, le Chasse Marée. 377p.
- Péron, F. (2000) – *L'imaginaire marin en occident, du XVI au XX siècle*. UBO, 48p.
- Péron, F. (2002) – *Le patrimoine maritime*. Rennes, PUR. 538p.
- Péron, F. Marie, G (2006) – *Etude sur le potentiel du patrimoine maritime culturel du littoral du département du finistère*. Géomer. 21p.

- Perrin, H. (1973) - *Reconversion d'un petit port de la côte Normande*. Mémoire de maîtrise, Université de Caen. 221 p.
- Poyer, B. Soler, A. (1998) - *La reconversion des structures portuaires traditionnelles à la plaisance dans la région Bretagne*. Mémoire de maîtrise, Université de Bretagne Occidentale. 199 p.
- Prélorenzo, C. (1994) – *Vivre et habiter la ville portuaire*. Cité-projets, Paris.
- Presqu'île portuaire, rives de l'Orne : 3 phases clefs. (01/02/2004) - *Caen magazine*. Pp 10-11.
- Provost, A (2004) - *La reconversion des ports traditionnels à la plaisance*. Etude appliquée à la Basse Normandie, en 2004. Mémoire de DEA, sous la direction de N. Bernard. 120 p.
- Pujol, J. (septembre 2005) - *La gestion portuaire, Aspects de la politique maritime française en 2005*. Isemar.
- Quatermaine P. (1996) - *Port architecture*. Academy ed, National maritime museum. 128 p.
- Raoulx, B. (1996) - Cherbourg et Caen, deux modèles de relation entre la ville et le port. *Norois*, Etudes normandes, n° 169, 1-2. Pp 93-108.
- Rault, F. (juin 2002) - Des moyens coordonnés pour la sécurité des loisirs nautiques. *Cahiers de l'espace* n° 73.
- Région Bretagne. (Juillet 2007) - *Projet de charte des espaces côtiers bretons. Pour une gestion intégrée de la zone côtière bretonne*. Mission mer. 57 P.
- Région Languedoc Roussillon. (septembre 2003) - *La région s'engage pour le nautisme : Le centre régional de la plaisance, des industries et du tourisme nautique. Une première en France*.
- Réhabilitation des ports urbains, pour une meilleure intégration dans la ville. (février 2006) - *Le magazine du port autonome de Paris*. Pp7-9.
- Retière, D. (1997) - *La Trinité/mer et Port Haliguen : des aménagements et des hommes*. Mémoire de maîtrise, Université de Bretagne Occidentale. 95p.
- Retière, D. (2003) - *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire : étude comparative Mor Bras (France)-Solent (Grande-Bretagne)*. Thèse de doctorat. 327p.
- Rey, A. (2005) - *Dictionnaire culturel en langue française*. Le Robert. 2392 p.
- Rézenthel, R. (janvier 2007) – La stabilité du territoire des communes littorales. *DMF* 677. Pp 75-78

- Rézenthel, R. (août 2008) - Réforme portuaire : de la contrainte à la concertation. *Navigation ports et industries*.
- Rézenthel, R. (septembre 2008) - La gestion des ports maritimes après la réforme portuaire. *Revue de droit des transports*.
- Rézenthel, R. (septembre – octobre 2008) - La création des grands ports maritimes. *Droit public de l'Economie*
- Rézenthel, R. (décembre 2008) - Une nouvelle stratégie pour le développement des « grands ports maritimes » français. *DMF* 698.
- Rézenthel, R. (mars 2009) - L'évolution de la gestion portuaire. *Les annales de la voierie*, n° 133.
- Rézenthel, R. (janvier 2009) - L'avenir des ports maritimes confronté à la protection de l'environnement. *DMF* 699.
- Richard, P. (février 2004) - *Définition et planification des actions de développement de la filière nautique en Corse*. Sogreah consultants. 123 p.
- Rivallain, Y. (2009) – A Lorient, une cité pour la voile. *Ar Men* n° 164. Pp6-13.
- Rochette, M. (2008) – Projet de 146 millions de dollars au port de Trois-Rivières. *L'Hebdo journal*. Pp 12-17
- Roux, M. (1997) - *L'imaginaire marin des français, mythe et géographie de la mer*. L'Harmattan, édition « Maritimes ». 219 p.
- Sassen, S. (1992) – *La ville globale*. Descartes et Cie. Les urbanités. 412 p.
- Scheffer, H. (07/04/06) - Languedoc un schéma pour les ports. *Journal Le Marin*. p 8.
- Scheffer, H. (26/05/06) - Languedoc Roussillon, les maires saisis par la passion du nautisme. *Journal Le Marin* n° 3072. P9.
- Secrétariat d'Etat auprès du premier ministre, chargé de l'environnement. (1988) - *L'étude d'impact des ports de plaisance*. 112 p.
- Sports de nature, des territoires et des hommes. (juillet 2004) - *Cahier de l'espace* n° 82. 185p.
- St Nazaire reconquête de friches urbaines et portuaires : exemple de nouveaux contrats d'agglomération régionaux. (25 mars 2005) - La semaine ouest et centre, *Le moniteur*. P48.
- Somogy éditions d'art. (2008) – *Sur les quais ports, docks et dockers*. 195 p.
- Thomas, A. (02/12/05) - Industrie française : un chiffre d'affaires triplé en 10 ans. *Journal Le Marin* n° 3047. Pp 17-36.

- Thomas, A. (02/12/05) - Services : un label et une norme. Journal *Le Marin* n° 3047. Pp 17-36.
- Troer, C. (1956) - *Le port de Granville : les conditions de son développement et sa situation économique actuelle*. Mémoire de DESS, Université de Caen. 58 p.
- Trois nouveaux ports de plaisance à Roscoff, Plougasnou et Saint-Cast. (19/05/05) *Le Figaro Magazine*. P7.
- Une interface ville-port. (11 mars 2005) - Aménagement urbanisme. *Le moniteur*. Pp 54 – 57.
- Un pont entre la ville et le port. (25/02/05) - *Le Moniteur*. P 35.
- Vérot, P. (1993) - De la crise des ports au renouveau des villes littorales. *Mappe Monde* 1/1993. Pp 40 – 43.
- Viard, J. (2002) – *La France des temps libres et des vacances*. Editions de l’Aube. 227 p.
- Vigarié, A. (1979) – *Ports de commerce et vie littorale*. Paris, Hachette. 496p.
- Vigarié, A. (1983) - Le navire, le port et la ville. Transports et mutations actuelles. *SEDES*. Pp 71-113.
- Vigarié, A. (1990) - *Economie maritime et géostratégie des océans*. Paradigme, Collection : Transports et communication , n° 28. 559 p.
- Ville de Cherbourg Octeville : conseil municipal. *Espaces publics portuaires : présentation d’un rapport final de l’étude Treuttel et validation des principes d’aménagement*.
- Villes portuaires et développement durable*. (2000) - 7 ème conférence internationale, AIVP, Marseille 2000.183 p.
- Villes portuaires et commerce mondial*, (2002) - Stratégies urbaines et dynamiques industrielles. 8 ème international conference of port cities. Dalian.
- Zheng, G. (2001) – *Zhongshan shipyard park*. Zhongshan city, AIVP. 10p.



Figure 1 :	Premier échantillon, les ports autonomes et d'intérêt national, de la façade atlantique, ayant un projet de reconversion portuaire.....	p 13
Figure 2 :	Localisation des ports de l'étude .....	p 14
Figure 3 :	La pertinence des projets de créations de places selon Y. Gauthier.....	p 18
Figure 4 :	Certains sites naturels particulièrement propices à l'accueil des ports.....	p 43
Figure 5 :	Le géosystème halieutique.....	p 45
Figure 6 :	La précarité mine les familles de pêcheurs.....	p 52
Figure 7 :	La pêche en France, bilan de l'année 2007.....	p 53
Figure 8 :	Le « Northern range ».....	p 64
Figure 9 :	L'ouverture des espaces militaires au public.....	p 73
Figure 10 :	Vendée globe, ça s'annonce grandiose.....	p 85
Figure 11 :	Planning prévisionnel de la MIAL.....	p 92
Figure 12 :	Schéma des pontons mobiles.....	p 106
Figure 13 :	Le port, au cœur des enjeux actuels.....	p 110
Figure 14 :	Grille de présélection.....	p 118
Figure 1 :	Premier échantillon, les ports autonomes et d'intérêt national, de la façade atlantique, ayant un projet de reconversion portuaire.....	p 119
Figure 16 :	Deuxième échantillon, les ports de différents statuts (autonomes, d'intérêt national et départemental avec un projet de reconversion portuaire.....	p 120
Figure 17 :	Nature des projets de requalification portuaire.....	p 121
Figure 18 :	Échantillon final, localisation et critères de sélection des ports de l'étude..	p 125
Figure 19 :	Fiche type de synthèse.....	p 126-127
Figure 20 :	Le port du Château.....	p 168
Figure 21 :	Le cycle de vie portuaires (schéma classique avec pétrification).....	p 186
Figure 22 :	Le cycle de vie portuaires (schéma renouvelé avec redéveloppement).....	p 187
Figure 23 :	Le cycle de vie portuaires.....	p 188
Figure 24 :	Des contextes locaux variés.....	p 191
Figure 25 :	Les différentes typologies possibles, à combiner pour élaborer un projet de reconversion unique.....	p 210

Figure 26 :	Les aménagements soumis à étude d'impact et/ou enquête publique sur les espaces portuaires et leurs impacts.....	p 227
Figure 27 :	Relations simplifiées entre procédures et acteurs.....	p 228
Figure 28 :	Le jeu des acteurs, un emboîtement de logiques (C. Choblet).....	p 251
Figure 29 :	L'étendue spatiale des impacts d'un aménagement (C. Choblet).....	p 255
Figure 30 :	Les éléments à prendre en compte dans l'élaboration du projet de reconversion. (A. Provost).....	p 257
Figure 31 :	Eléments favorables et/ou néfastes à la réalisation d'un projet de reconversion portuaire. (A. Provost).....	p 274
Figure 32 :	Les ports de l'échantillon, occupation du sol en 1977.....	p 312
Figure 33 :	Occupation du sol en 1977, Dunkerque.....	p 314
Figure 34 :	Occupation du sol en 1977, Boulogne sur mer.....	p 315
Figure 35 :	Occupation du sol en 1977, Le Havre.....	p 316
Figure 36 :	Occupation du sol en 1977, Cherbourg.....	p 317
Figure 37 :	Occupation du sol en 1977, St Malo.....	p 318
Figure 38 :	Occupation du sol en 1977, ST Brieuc.....	p 319
Figure 39 :	Occupation du sol en 1977, Brest.....	p 320
Figure 40 :	Occupation du sol en 1977, Concarneau.....	p 321
Figure 41 :	Occupation du sol en 1977, Les Sables d'Olonne.....	p 322
Figure 42 :	Les ports de l'échantillon, occupation du sol en 2006.....	p 326
Figure 43 :	Occupation du sol en 2006, Dunkerque.....	p 327
Figure 44 :	Occupation du sol en 2006, Boulogne sur mer.....	p 328
Figure 45 :	Occupation du sol en 2006, Le Havre.....	p 329
Figure 46 :	Occupation du sol en 2006, Cherbourg.....	p 330
Figure 47 :	Occupation du sol en 2006, St Malo.....	p 331
Figure 48 :	Occupation du sol en 2006, ST Brieuc.....	p 332
Figure 49 :	Occupation du sol en 2006, Brest.....	p 333
Figure 50 :	Occupation du sol en 2006, Concarneau.....	p 334
Figure 51 :	Occupation du sol en 2006, Les Sables d'Olonne.....	p 335
Figure 52 :	Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006, Dunkerque.....	p 337
Figure 53 :	Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006, Boulogne sur mer.....	p 338
Figure 54 :	Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006, Le Havre.....	p 339
Figure 55 :	Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006, Cherbourg.....	p 340
Figure 56 :	Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006, St Malo.....	p 341

Figure 57 :	Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006, St Brieuc.....	p 342
Figure 58 :	Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006, Brest.....	p 343
Figure 59 :	Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006, Concarneau.....	p 344
Figure 60 :	Evolution des emprises portuaires entre 1977 et 2006, Les Sables d'Olonne .....	p 345
Figure 61 :	Quelles fonctions à l'interface ville-port, Dunkerque ?.....	p 351
Figure 62 :	Quelles fonctions à l'interface ville-port, Boulogne sur mer ? .....	p 352
Figure 63 :	Quelles fonctions à l'interface ville-port, Le Havre ?.....	p 353
Figure 64 :	Quelles fonctions à l'interface ville-port, Cherbourg ?.....	p 354
Figure 65 :	Quelles fonctions à l'interface ville-port, St Malo ?.....	p 355
Figure 66 :	Quelles fonctions à l'interface ville-port, St Brieuc ?.....	p 356
Figure 67 :	Quelles fonctions à l'interface ville-port, Brest ?.....	p 357
Figure 68 :	Quelles fonctions à l'interface ville-port, Concarneau ?.....	p 358
Figure 69 :	Quelles fonctions à l'interface ville-port, Les Sables d'Olonne ?.....	p 359
Figure 70 et 71 :	Essai de typologie, les grands ports de commerce, Dunkerque et Le Havre. .....	p 367
Figure 72 et 73 :	Essai de typologie, les ports militaires, Cherbourg et Brest. ....	p 368
Figure 74, 75 et 76 :	Essai de typologie, les ports très accessibles, Boulogne sur mer, St Malo, St Brieuc. ....	p 369
Figure 77 et 78 :	Essai de typologie, les ports totalement accessibles, Les Sables d'Olonne et Concarneau.....	p 370
Figure 79	Carte défi, représentation de la ville compacte. Actep, 2007.....	p 377
Figure 80 :	Les cinq périodes de l'évolution du port-type « Anyport » selon J.H. Bird.p	385
Figure 81 :	Le port de plaisance : synapse entre ville et port actif, entre terre et mer. A. Provost, 2009.....	p 398
Figure 82 :	La vision des monstres marins au XVIème siècle.....	p 405
Figure 83 :	Le concept de maritimité .A. Provost, 2009 d'après F. Péron.....	p 408
Figure 84 :	Baleine effrayante.....	p 417
Figure 85 :	Le roi des Auxcriniens.....	p 418



Tableau 1 : Les quatre volets de la politique commune des pêches.....	p 49
Tableau 2 : Evolution de la flotte de plaisance entre 1910 et 2000.....	p 83
Tableau 3 : Flotte de navires de plaisance au 31/08/2007.....	p 88
Tableau 4 : Quels critères pour l'échantillon ?.....	p 122
Tableau 5 : Correspondance entre les différentes fonctions (urbaines, portuaires, naturelles et de loisirs)et les critères d'occupation du sol.....	p 133
Tableau 6 : Le transfert de propriété des ports.....	p 170
Tableau 7 : Certains navires plus favorables que d'autres au working waterfront.....	p208
Tableau 8 : Certaines cargaisons plus favorables que d'autres au working waterfront?.....	p208
Tableau 9 : Derrière un type d'unité, un système portuaire complexe.....	p 209
Tableau 10 : La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, le choix de la procédure adéquate.....	p 215
Tableau 11 : Bilan média, les retombées presse de la solitaire du Figaro. (Dossier de partenariat, Szekely. M) .....	p 240
Tableau 12 : Quelques données de référence sur les recettes des ports. (P. Duchène).....	p 242
Tableau 13 : Les charges d'exploitation des ports. (P. Duchène).....	p 243
Tableau 14 : Les éléments d'analyse..... (P. Duchène).....	p 246
Tableau 15 : La phase de cadrage initial du projet (Odit France, 2005).....	p 281
Tableau 16 : La procédure de concertation (Odit France, 2005).....	p 290
Tableau 17 : Le patrimoine maritime et les différentes actions de préservation. F. Péron .....	p 411 - 412



Photographie 1 :	Une multitude de ports. Ports de Brest, de Concarneau et de Cherbourg (Clichés : A. Provost, 2006).....	p 39
Photographie 2 :	Images de port au cœur des villes avec des bateaux à voile et à vapeur. (Clichés : JV Warnot et French lines).....	p56
Photographie 3 :	La manutention portuaire dans les années 1900. (Clichés. La Rochelle, Musée d'Orsay. et Rhin, F.Schmidt et O. Kofahle, French lines, 1 1908....	p58
Photographie 4 :	Les nouveaux espaces portuaires (Cliché : A. Provost, 2007).....	p 65
Photographie 5 :	Au cœur des cités, des bassins animés. (Cliché. CL, Mozin. Rouen, 1855.....	p70
Photographie 6 :	L'ouverture des espaces militaires au public, port de Cherbourg. Vue de l'arsenal de Cherbourg et de l'espace rétrocedé au DPM. (Clichés : A. Provost, 2006).....	p 74
Photographies 7 :	Quartiers St Nicolas et des Neiges au Havre. (Cliché : A. Provost, 2006).....	p 76
Photographies 8 :	Les conséquences spatiales des normes ISPS : un port qui se ferme. (Cliché : A. Provost, 2007).....	p 79
Photographie 9 :	Un 420, dériveur de série en polyester. (Cliché F. Provost, 2002).....	p 84
Photographie 10 :	La foule sur le Cap Fréhel pour le départ de la route du rhum. (Cliché V. Troisemaine, 2006).....	p 85
Photographie 11 :	Waterfront de Boston (Cliché : P. Plisson, 2008).....	p 98
Photographie 12 :	Les différents port à sec (Cliché : A. Provost, 2006 et Ouest France 2006).....	p 104
Photographie 13 :	Une impression de vide mais pas nécessairement une friche pour autant... (Clichés : A. Provost, 2006, port du Havre).....	p 112
Photographies 14 :	Les grands ports maritimes de l'étude. (Vue générale du port du Havre, géo-lycée, l'immensité du port de Dunkerque, Port autonome de Dunkerque).....	p 139
Photographies 15 :	Des friches portuaires au cœur des villes. (Clichés : bâtiments, bassins non utilisés aujourd'hui, au Havre et à Dunkerque. A. Provost, 2007. .....	p 140

Photographies 16 :	Le nouveau visage du quartier de la Citadelle. (Clichés A. Provost, 2007). Le môle 1, l'Université du littoral, le nouveau pont et le restaurant universitaire.....	p 143
Photographies 17 :	Vues actuelles du môle 1. (Cliché A. Provost 2007) .....	p 146
Photographies 18 :	Les docks, Le Havre. (Cliché A. Provost 2007) .....	p146
Photographies 19 :	Le jardin fluvial et le réaménagement du quartier St Nicolas (Le Havre). (Cliché A. Provost 2007) .....	p 147
Photographies 20 :	Le bassin de la Citadelle aujourd'hui, Le Havre. (Cliché A. Provost 2007).....	p 149
Photographies 21 :	Les ports de Boulogne sur mer, St Malo et Concarneau : ports anciennement d'intérêt national dont la fonction principale est la pêche ou le commerce (Cliché A. Provost 2007) .....	p 153
Photographies 22 :	La friche industrielle de la COMILOG, Boulogne sur mer (Cliché A. Provost 2007) .....	p 154
Photographies 23 :	Le départ de la route du rhum 2006 à St Malo. (Cliché V. Troisemaine 2006) .....	p 155
Photographies 24 :	Concarneau...d'histoire et de mer. (Image : office du tourisme de Concarneau, 2006).....	p 155
Photographies 25 :	Le port des Bas-Sablons avant 1966, St Malo. (Cliché Y. Lucas, 1964) .....	p 157
Photographies 26 :	Exemple d'une réhabilitation de conserverie. (Cliché A. Provost, 2007) .....	p 159
Photographies 27 :	Le parking bientôt démoli. (Cliché A. Provost, 2007).....	p 160
Photographies 28 :	Les ports anciennement d'intérêt national abritant un port militaire, Brest et Cherbourg. (Cliché A. Provost, 2007, unclindoeilde bretagne.over-blog.com).....	p 162
Photographies 29 :	Le nouveau bassin de pêche et le port de l'Epi, Cherbourg (Cliché A. Provost, 2007).....	p 164
Photographies 30 :	L'avant port concédé à la CCI. (Cliché A. Provost, 2007) .....	p 165
Photographies 31 :	Les ports départementaux, Les Sables d'Olonne et St Briec. (Clichés pbase.com et imagewikimédia.org.....	p 171
Photographies 32 :	Le port en fond de baie de St Briec. (Clichés A. Provost, 2007)....	p 172
Photographies 33 :	Le port touristique des Sables d'Olonne (Cliché l'internaute.com et flickr.com).....	p 173

Photographies 34 :	Le carré Rosengart, St Brieuc. (Clichés A. Provost, 2007).....	p 174
Photographies 35 :	Site officiel de la ville des Sables d'Olonne. (Cliché, lessablesd'olonne.fr.....	p 178
Photographies 36 :	Le port de Concarneau : la pression de la plaisance, de la place disponible et une activité pêche à maintenir. (Clichés A. Provost, 2007 .....	p 190
Photographies 37 :	La reconversion du port du Havre, une reconversion d'abord urbaine où on associe la plaisance (Clichés A. Provost, 2007).....	p 195
Photographies 38 :	Le projet de réaménagement des quais de la Bastide à Bordeaux. (Clichés Bordeaux.fr, 2006).....	p 196
Photographies 39 :	Les ports de St Malo et de Concarneau, accolés à leur ville close. (Clichés Concarneau la navette, Concarneau, le port de plaisance A. Provost. St Malo, le bassin Vauban M. Jarry).....	p 201
Photographies 40 :	Le site de l'ancien chantier naval de La Ciotat, reconverti en domaine d'industries et d'activités maritimes. (Clichés, mairielaciotat.fr).....	p 204
Photographies 41 :	Deux bassins havrais, en théorie simple à reconvertir. (Clichés A. Provost, 2007).....	p 222
Photographies 42 :	Les professionnels de Concarneau (Clichés A. Provost, 2007).....	p 233
Photographies 43 :	Le port de Bareclone (Clichés AIVP).....	p 236
Photographie 44 :	Corto Maltese, où l'incarnation de valeurs telles que l'exotisme et la liberté. (Cliché, gallery.awn.com).....	p 395
Photographies 45 :	Plaquette de « Portsmouth historic dockyard » (Portsmouth dockyard).....	p 423



Remerciements.....	p 6
Sommaire.....	p 8
Introduction générale.....	p 10
Première partie : Les ports face au phénomène de reconversion portuaire.....	p 37
Introduction de la première partie.....	p 39
Chapitre 1 : Le monde maritime en mutation.....	p 41
1.1 Le déclin des activités maritimes traditionnelles.....	p 42
1.1.1 Le bouleversement des activités maritimes traditionnelles.....	p 42
1.1.2 ...pour répondre à de nouveaux enjeux multiples.....	p 44
1.1.3 Conséquences spatiales de cette évolution portuaire.....	p 76
1.2 L'explosion de la plaisance.....	p 81
1.2.1 La naissance de la plaisance mondiale et française.....	p 81
1.2.2 L'engouement pour la plaisance.....	p 84
1.2.3 Un problème : où stocker les bateaux ?.....	p 91
1.3 Une proposition : la reconversion portuaire.....	p 97
1.3.1 Des quartiers portuaires délaissés.....	p 97
1.3.2 Comment répondre au manque de places pour les bateaux de plaisance ?..	p 100
1.3.3 Comment concilier réaménagement urbain et portuaire et créer de en même temps de la capacité d'accueil pour la plaisance ?.....	p 109
Chapitre 2 : définition de l'objet d'étude.....	p 116
2.1 Méthodologie et cadre géographique de l'étude.....	p 117
2.2.1- Méthodologie et cadre géographique, de l'ensemble des ports.....	p 117
2.2.2- ...à un échantillon.....	p 123
2.2.3- Quelle méthode pour le SIG ?.....	p 128

2.2	Présentation des fiches de synthèse par types de ports.....	p 135
2.2.1-	Les anciens ports autonomes.....	p 136
2.2.2-	Les anciens ports d'intérêt national.....	p 152
2.2.3-	Les ports départementaux.....	p 170

	Conclusion de la première partie.....	p 180
--	---------------------------------------	-------

## Deuxième partie : Reconversion portuaire appliquée au travers

d'exemples choisis.....p 182

	Introduction de la deuxième partie.....	p 183
--	---	-------

	Chapitre 3 : Un problème commun, des réponses multiples.....	p 184
--	--	-------

3.1	Quelques éléments de définition.....	p185
3.1.1-	Rappel des éléments de constat conduisant à envisager une reconversion portuaire.....	p 185
3.1.2-	La notion de reconversion portuaire affinée.....	p 186
3.1.3-	Plusieurs reconversions portuaires se dessinent.....	p 189
3.2	Essai de typologie.....	p 194
3.2.1-	Des projets contrastés.....	p 194
3.2.2-	La fonction d'origine.....	p 197
3.2.3-	La géographie, le site et le patrimoine.....	p 201
3.2.4-	L'histoire et l'expérience en matière de reconversion.....	p 202
3.2.5-	L'accessibilité maritime.....	p 203
3.2.6-	La préexistence d'une filière nautique.....	p 205
3.2.7-	La grande variété des fronts urbano-portuaires.....	p 207

Chapitre 4 : Des reconversions qui se heurtent à une série de difficultés.....	p 212
4.1- Des problèmes juridiques.....	p 214
4.1.1- Le cadre réglementaire.....	p 214
4.1.2- La maîtrise du domaine foncier.....	p 220
4.2- Des problèmes environnementaux et architecturaux: rappel des réglementations en vigueur.....	p 222
4.2.1- Les différentes procédures environnementales.....	p 223
4.2.2- Le respect du code de l'environnement et de la Loi sur l'Eau.....	p 225
4.2.3- Les normes architecturales.....	p 230
4.3- Des problèmes financiers.....	p 232
4.3.1- Reconversions portuaires et gisements de valeur.....	p 232
4.3.2- Retour d'expériences des études de cas.....	p 238
4.3.3- Gisements de valeur et impacts économiques.....	p 245
4.3.4- Conclusion.....	p 249
4.4 Des conflits d'usages.....	p 250
4.4.1- Des visions contrastées pour l'avenir de l'interface ville-port.....	p 251
4.4.2- Des blocages psychologiques.....	p 256
Chapitre 5 : Les conditions de réalisation d'une reconversion portuaire.....	p 258
5.1- Approches et façons de faire sur le littoral atlantique français.....	p 260
5.2- Les préalables à tout projet de reconversion portuaire.....	p 275
5.3- Un équilibre financier prévisionnel à bâtir.....	p 283
5.4- La nécessité d'un pilotage, d'une concertation en amont.....	p 289
5.5- Démarche recommandée pour le développement d'un projet.....	p 296
Conclusion de la deuxième partie.....	p 303

Troisième partie : Le port, un nouvel élément urbain ?.....	p 306
Introduction de la troisième partie.....	p 308
Chapitre 6 : Synthèse visuelle de l'évolution spatiale à l'interface	
ville-port.....	p 309
6.1- Comparaison de l'occupation du sol entre 1977 et 2006.....	p 311
6.1.1- L'occupation du sol en 1977.....	p 313
6.1.2- L'occupation du sol en 2006.....	p 325
6.1.3- Les évolutions des emprises portuaires (1977 – 2006).....	p 336
6.2- Le lien ville - port réinventé.....	p 350
6.2.1- Les transferts spatiaux à l'interface ville – port.....	p 350
6.2.2- Le niveau d'inter relation des espaces portuaires.....	p 363
6.2.3- Essai de typologie.....	p 367
Chapitre 7 : La place du port au sein des tendances urbaines actuelles.....	p 374
7.1- Réflexions sur la ville actuelle.....	p 375
7.1.1- La ville compacte.....	p 376
7.1.2- La ville durable.....	p 378
7.1.3- La ville d'eau.....	p 381
7.1.4- La ville portuaire d'hier à aujourd'hui.....	p 384
7.2- Comment le port actif s'inscrit-il au sein de ce nouveau rapport au territoire ?.....	p 388
7.3- En comparaison, comment le port de plaisance joue t-il son rôle urbain ?.....	p 394
7.3.1- Quand le port de plaisance se pare d'urbanité.....	p 394
7.3.2- Le port de plaisance : un lien entre les espaces ?.....	p 397





- Annexe 1 : Etude CODCAP, les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique. Dunkerque.....p 476
- Annexe 2 : Etude CODCAP, les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique. Boulogne sur mer.....p 487
- Annexe 3 : Etude CODCAP, les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique. Le Havre.....p 496
- Annexe 4 : Etude CODCAP, les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique. Cherbourg.....p 509
- Annexe 5 : Etude CODCAP, les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique. St Malo.....p 520
- Annexe 6 : Etude CODCAP, les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique. St Brieuc.....p 529
- Annexe 7 : Etude CODCAP, les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique. Brest.....p 537
- Annexe 8 : Etude CODCAP, les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique. Concarneau.....p 549
- Annexe 9 : Etude CODCAP, les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique. Les Sables d'Olonne.....p 559

## Etude Codcap

Les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique

### Port de Dunkerque



CETE de l'Ouest : PY Quantin  
A Provost

Février 2007



## 1- Fiche d'identité du port :

### a) Présentation générale du site :

#### - Historique :

Le port de Dunkerque existait dès le VI<sup>e</sup> siècle, il s'agissait d'un port de pêche d'où les marins partaient six mois de l'année vers l'Islande. La ville et le port furent durement touchés durant la seconde guerre mondiale mais dès 1960, l'édification d'ouvrages portuaires a permis un nouvel essor des activités, notamment avec l'usine Usinor et le concept de sidérurgie sur l'eau.

En 1987, la fermeture des chantiers navals : La Normed laissa une friche de 180 Ha dont 60 de bassins, entre la ville et la mer. La problématique de reconversion venait de se poser.

#### - La ville de Dunkerque :

Communauté urbaine de 18 communes.  
210 000 habitants dont 72 000 pour Dunkerque.

#### - Situation géographique :

Région : Nord Pas de Calais.  
Département : Nord.  
Façade maritime : Mer du Nord

#### - Dessertes :

Ferroviaire : Satisfaisante.  
Autoroutière : A 16 et A 25.  
Maritime : A proximité immédiate des grandes routes maritimes.

#### - Particularité(s) du site :

La ville de Dunkerque est située à proximité immédiate d'un port autonome très vaste et à quelques kilomètres de la frontière Belge.

### b) Présentation générale du port :

#### - Statut du port :

Port Autonome de 7 000 Ha.

#### - Gestionnaire(s) :

Port Autonome de Dunkerque.

#### - Activités dominantes :

Le commerce, il s'agit du troisième port de France avec un trafic en 2005 de 53,44 millions de tonnes.

Premier port français d'importation de minerais et de charbon, il l'est aussi en ce qui concerne les importations de fruits.

Il est également second pour les échanges avec la Grande Bretagne.

#### - Autres activités présentes :

Le port autonome est composé :

- \* d'un port de pêche,
- \* d'un port à passager,
- \* et d'un port de plaisance réparti dans plusieurs bassins :

### c) Le port de plaisance et la filière nautique :

#### - Bassin de navigation :

Belgique, Angleterre, côte d'Opale. Bassin peu attractif.

#### - Nombre de places de port : à sec/à flot :

- le port du Grand Large : 315 postes d'amarrage, dont 25 pour les visiteurs et un port à sec de 5 000 m carré,

- le port du bassin de la Marine : 170 anneaux en centre ville,

- le bassin du Commerce : 170 anneaux en centre ville.

Il existe également des ports privés : YCMN, Loups de mer, club des Dauphins.

Au total, **1 100 places de port sont disponibles.**

### **Les différents bassins de plaisance de Dunkerque Marina**

Le port du  
Grand Large



Le port du  
Bassin de la  
Marine



Le port du  
Bassin du  
Commerce



Photos : A Provost

#### - Projet de création de places autre que la reconversion portuaire :

Non

#### - Ship, maintenance et chantiers :

Sont déjà présents et devraient se regrouper dans une zone située à proximité de l'écluse Trystram.

#### - Ecole de voile et pôle d'entraînement :

Présents : Dunkerque Yacht club, Les dunes de Flandres, Dunkerque plaisance, Les Dauphins, USCU.

#### - Commerces associés :

Une brasserie à côté du port du Grand Large, les autres bassins sont situés en centre ville et bénéficient donc de la proximité immédiate des commerces.

#### d) Tourisme :

##### - Fréquentation touristique :

Dunkerque a du mal à fixer les flux de touristes qui passent pourtant souvent à proximité.

##### - Equipement touristique (Musée, aquarium...):

Musée portuaire de Dunkerque, situé dans un ancien entrepôt de tabac : histoire des ports et de leur évolution et également une partie à flot : visite du trois-mâts « La Duchesse Anne », du bateau feu « la Sandettie » et enfin du remorqueur, « l'Entreprenant ».



##### - Communication basée sur l'image du port : plaquette, office...

La ville de Dunkerque se sert énormément de la plaisance et du nautisme pour communiquer.

##### - Création d'événements nautiques :

Départ du Tour de France à la voile depuis quelques années.

#### Problématique :

En raison de l'étendue des espaces délaissés par le port de commerce, qui s'est au fil du temps déplacé vers l'ouest et la fermeture des chantiers navals de la Normed, la question des reconversions d'espaces portuaires s'est très tôt posée à Dunkerque.

Comment gérer ces interfaces ? Comment utiliser les espaces délaissés ? Quelle place accorder à la plaisance au sein de ces réhabilitations ?

C'est ce que nous allons développer à présent.

## 2- Projet(s) étudié(s) :

### a) Ce qui a déjà été réalisé en terme de reconversion :

#### - Chronologie de l'aventure Neptune :

1987 : Fermeture des chantiers navals.

La Normed laisse une friche de 180 Ha dont 60 de bassins, entre la ville et la mer.

1988 : Création du syndicat mixte Dunkerque Neptune qui associe la ville, la Communauté Urbaine et le Port Autonome. L'objectif est de réhabiliter les friches et de réconcilier la ville avec ses bassins.

1989 : Election de Michel DELEBARRE à la mairie.

L'agence d'urbanisme est chargée d'établir un projet d'agglomération intégrant Neptune (180 Ha de la Normed).

1990 : une procédure est lancée pour désigner un architecte-urbaniste dont les critères de choix seront : la capacité à révéler le site, à créer une image forte, à travailler en concertation.

Richard ROGERS est retenu, il commence aussitôt, avec Projenor et l'agence d'urbanisme à préparer un « Master plan ».

Création de la société : S3D, Société d'Economie Mixte du Dunkerquois et sa région.

1991 : Le master plan est acté par les autorités locales.

Ce document qui n'a pas de valeur réglementaire, définit trois axes principaux :

- les équipements,
- les commerces
- et les espaces publics qui relient les bassins d'est en ouest.

Les ateliers de travail ou workshop sont mis en place pour nourrir la réflexion sur l'espace public.

Une concertation appréciée et une procédure de débat entre les techniciens de la ville et de la CUD, la S3D, l'Agur et Mike DAVIS qui sera étendue en 1993 à l'ensemble des projets.

1992 : les consultations d'architectes pour les ouvrages d'art destinés à désenclaver le site sont lancées.

Pascale SEURIN concevra le pont du Texel, Olivier BRASSE les ponts de la citadelle et de l'Université.

L'université et le restaurant universitaire, pour lesquels un concours avait été lancé en 1987 ouvrent sur la Citadelle.

### Le nouveau visage du quartier de la Citadelle



Photos : A Provost

1993 : un port de plaisance (210 anneaux) s'installe dans le bassin du grand large.

1995 : début de réaménagement des espaces publics.

M DELEBARRE devient président de la C.U. de Dunkerque .

1996 : le premier immeuble de bureaux est livré à la Citadelle.  
Le bassin de l'arrière port ou bassin Ziegler est partiellement remblayé.

1997 : première livraison de logements privés, quai des Anglais.  
(Marignan immobilier).

1999 : la CUD se baptise : « Dunkerque Grand littoral ».

Le pôle marine (cinéma multisalles, librairie Virgin et restaurants) des architectes REICHEN et ROBERT, ouvre sur le terre-plein Ziegler.



2002 : ouverture de la galerie commerciale Bollaert entre ville et bassin de la marine.  
Les dernières entreprises quittent le secteur dit « des garanties » au Grand Large.  
La réalisation d'un quartier Habitat devient possible.

2005 : Janvier : un groupement de promoteurs est retenu par la CUD. Il associe promoteurs privés et bailleurs sociaux.

**Octobre : lancement de la deuxième phase de Neptune avec l'opération Grand Large.** Lauréats du concours d'architecte et d'urbanisme lancé en début d'année, Nicolas MICHELIN et son équipe ont dessiné le plan directeur du quartier et ont à charge de mener à bien ce premier test.

Fin 2006 : début de l'aménagement de la première tranche.  
Le groupe scolaire devrait être édifié.

## La suite du projet :

Fin 2007 : Arrivée des premiers résidents.

Ensuite : - poursuite des autres tranches du Grand Large (avec implantation de commerces de proximité),

- renforcement de la zone commerciale à proximité du Pôle Marine,
- reconquêtes des moles,
- augmentation du nombre d'anneaux de plaisance (1 000 anneaux),
- développement d'un pôle de loisirs au nord du Grand Large (Fonds régional d'art contemporain dans l'AP2, patinoire, discothèque, bowling, centre européen de la jeunesse...)



### - La place de la plaisance au sein de ce projet.

Une fois la chronologie du projet Neptune retracée, on voit bien qu'il s'agit d'une vaste opération de reconversion, dite mixte. En effet, le projet n'est pas uniquement lié à la plaisance. Nous allons ici nous attacher davantage à ce secteur en insistant sur la création de places de port.

Nous l'avons évoqué lors de la chronologie, la création du Port du Grand Large sur le site des anciens chantiers de France a permis la création de 315 postes d'amarrage ainsi que celle d'un port à sec de 5 000 m carré avec local technique, aire de carénage...

Le bassin du Commerce a accueilli dès 1980 des bateaux de plaisance et a accru au fil du temps sa capacité pour accueillir aujourd'hui 170 bateaux. Là encore il s'agit d'une reconversion, le bassin du commerce étant historiquement, comme son nom l'indique, un bassin dédié aux navires de commerce.

Sur les quais de ce bassin, se trouvent aujourd'hui, le musée portuaire de Dunkerque, situé dans un ancien entrepôt à tabac du 19<sup>ème</sup> siècle et plusieurs navires représentatifs d'une époque : le trois-mâts « La Duchesse Anne », le bateau feu « la Sandettie » et enfin le remorqueur, « l'Entreprenant ». Tout est ici fait pour rappeler aux habitants et touristes le passé maritime de la ville de Dunkerque.

Enfin le bassin de la Marine, a récemment permis la création de 170 anneaux supplémentaires ainsi qu'un bureau du port.

Ces deux bassins, celui de la Marine et celui du Commerce ont l'avantage d'être situés en plein centre-ville de Dunkerque.

L'offre que propose Dunkerque marina est ainsi très riche puisqu'elle possède à la fois un port de plaisance avec plate-forme technique et deux ports en centre-ville.

S'ajoute à cela la présence de plusieurs ports privés qui viennent compléter l'offre.

On passe ainsi de 655 postes d'amarrages répartis dans les 3 ports publics, à 1 100 anneaux disponibles dans les bassins de Dunkerque.

b) Identification des différentes actions composant le projet portuaire et la reconversion elle même:

Le Syndicat Mixte Dunkerque Neptune souhaite encore aller plus loin puisqu'il envisage de créer 1 000 anneaux supplémentaires autour du mole 1.

Aujourd'hui l'appel d'offres a été lancé. Cinq entreprises ont répondu, trois d'entre elles ont été retenues pour leurs projets :

\*F Kern de Marseille,

\*Atelier 9 de Marseille,

\*FR Environnement de Douarnenez. Qui paraît être le mieux placé.

500 places devraient être créées dans un premier temps.

**Vues actuelles du môle 1**



Photos : A Provost

D'autres projets sont encore à l'étude, comme celui de créer un stade nautique devant le complexe de cinémas (bassin Ziegler).



Photo : A Provost

Enfin, la zone située non loin de l'écluse Trystram empruntée régulièrement par les plaisanciers résidents dans les bassins de la Marine et du commerce, devrait accueillir davantage de shipchandlers.



Photo : A Provost

### 3- Points de méthodes

#### a) Calendrier :

- Lancement du projet : 1988
- Echéances : 2008 - 2009

#### b) Les acteurs :

- Qui ?

Mairie, Communauté Urbaine, Syndicat Mixte, Région Nord Pas de Calais, Port Autonome, Dunkerque Marina.

- Concertation / jeu d'acteurs :

Excellente, réunions très fréquentes.

- Si divergences de points de vues, objectifs de chacun :

- Projet porté par 1 acteur en particulier:

Consensus trouvé et porté par une personnalité forte, Michel DELEBARRE (ancien Ministre de l'Aménagement du Territoire), Maire mais aussi Président de la Communauté Urbaine, du Syndicat Mixte, et de la Région qui a favorisé la cohérence entre les différents acteurs et le dynamisme insufflé à Dunkerque.

#### c) Les outils :

- Groupes de travail, concertation :

Oui

- Documents de planification :

Oui

- Consultation pop :

Oui

#### d) Transfert de terrains, transfert de gestion :

Oui, les terrains de la Citadelle ont été rétrocédés du port autonome à la ville.

Le Port Autonome envisage aujourd'hui de céder les terrains du môle 1 et une partie du môle 2 jusqu'à la route du môle 2. Cf. *plan de localisation*.

#### e) Nombre de places supplémentaires envisagées :

1 000 places autour du môle 1, par tranches successives.

#### f) Financement :

Projets déjà réalisés : fonds européens, aides de la communauté urbaine.

Projet : môle 1 : entre 55 000 et 100 000 euros.

### 3- Conclusion : Commentaires et analyse :

#### a) Note émise dans le rapport d'Yves Gauthier :

1 : « Projet très pertinent ayant fait l'objet d'études techniques et pour lesquels les procédures sont engagées sans que des obstacles majeurs semblent pouvoir compromettre le projet. »

#### b) Clé de succès :

La réussite du projet Neptune a été facilitée par plusieurs éléments.

Tout d'abord, plusieurs opportunités financières :

- la création de la première zone d'entreprises, en France, visant à diversifier les activités en créant une sorte de zone franche pour cinq ans.
- Les aides européennes favorisaient les reconversions industrialo-portuaires dans les années 1990, ceci a considérablement aidé Dunkerque.
- Les aides de la Communauté Urbaine ont également participé à la réussite de ce projet. Enfin, plusieurs investisseurs privés se sont associés à Neptune.

Il faut également **souligner la concertation entre les différents acteurs qui a constitué un vecteur de réussite indéniable.** La personnalité de Michel DELEBARRE (ancien Ministre de l'Aménagement du Territoire), Maire mais aussi Président de la Communauté Urbaine, du Syndicat Mixte, et de la Région a favorisé la cohérence entre les différents acteurs et le dynamisme insufflé à Dunkerque.

Aujourd'hui encore, ont lieu, tous les mois, des réunions interinstitutionnelles.

Cette concertation, notamment avec le Port Autonome, concernant les rétrocessions de terrains est facilitée par l'importance du domaine foncier appartenant au Port Autonome (7000 Ha). La place ne manque pas à Dunkerque, les terrains sont donc plus facilement accessibles.

**La nature du port a également favorisé la création d'anneaux pour la plaisance. En effet, l'entretien des quais et des bassins est à la charge du port autonome, ce qui réduit considérablement les coûts pour les gestionnaires de port de plaisance.**

De plus, l'un des intérêts majeurs des reconversions est que les bassins sont **déjà existants.**

Le port bénéficie d'un site géographique souvent optimal et a l'énorme avantage de réduire considérablement les coûts de création de places.

#### c) Freins :

Les critiques négatives que l'on pourrait émettre au sujet du projet Dunkerque Neptune sont peu nombreuses. En effet, la concertation importante entre les différents acteurs, les investissements publics - privés, et la rapidité avec laquelle se sont déroulées les différentes phases d'aménagement font de **Dunkerque et de son projet Neptune l'un des meilleurs exemples français en terme de reconversion portuaire.**

La seule mise en garde que l'on peut émettre est justement liée à cette exploitation des bassins par la plaisance. **La plaisance doit être étudiée comme un système global avec plusieurs bassins aux caractéristiques différentes, mais complémentaires.**

**Quelles pratiques, quels bateaux, quels plaisanciers pour occuper ces nouvelles places ?**

**Si l'on souhaite que les bateaux sortent régulièrement en mer et ne constituent pas un simple décor pour « urbain », ces questions doivent faire l'objet d'études approfondies.**

#### d) Opportunités non saisies, potentiel inexploité...

Non

## Etude Codcap

Les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique

**Port de Boulogne sur mer**



## Contacts et plan de localisation

Boulogne :

**29/09** : -10h, entretien avec *Christian Allard* : CCI  
et *Caroline Baillieu* : port de plaisance de Boulogne.

**06/11** : - 10h, entretien avec *Lydie Leleu*, directrice de cabinet.

### Plan de localisation de Boulogne sur mer



Source : CCI de Boulogne sur mer

## 1- Fiche d'identité du port :

### a) Présentation générale du site :

#### - Historique :

De par sa position stratégique, à proximité immédiate avec l'Angleterre, Boulogne est depuis quatre siècles un port influent.

#### - La ville de Boulogne sur mer :

Communauté d'agglomération de 22 communes.

140 000 habitants dont 44 200 pour la commune de Boulogne /mer.

#### - Situation géographique :

Région : Nord Pas de Calais.

Département : Pas de Calais.

Façade maritime : Mer du Nord.

#### - Dessertes :

Ferroviaire : Satisfaisante. Tunnel sous la Manche à proximité.

Autoroutière : Satisfaisantes : A 16 et A 26.

Maritime : A proximité immédiate des grandes routes maritimes.

#### - Particularité(s) du site :

Le site de Boulogne est marqué par une importante friche industrielle à l'ouest de la ville. Il s'agit de l'ancien site de la COMILOG qui s'étend sur 40 Ha, 20 Ha sur Boulogne et 20 Ha sur la commune voisine de Le Portel. Le site est actuellement en cours de dépollution, celle-ci devrait être achevée au Printemps 2007.

### **La friche industrielle de la Comilog**



Photos : A Provost

## b) Présentation générale du port :

### - Statut du port :

Ancien port d'intérêt national.

### - Décentralisé, contexte:

Passé à la Région en janvier 2007 et non à un syndicat mixte comme le souhaitait la Mairie.

### - Gestionnaire(s) :

CCI de Boulogne. Plusieurs concessions : outillage public, terre-pleins et plaisance.

### - Activités dominantes :

La pêche, le port de Boulogne est en effet, le premier port français avec 300 000 tonnes de poissons travaillées par an. Entièrement réaménagées au cours de ces dernières années, les infrastructures permettent l'accueil de tous les types de navires de pêche. Les 43 000 tonnes de poissons, enregistrées en criée en 2004, proviennent essentiellement des 140 bateaux de pêche de Boulogne. Ensuite, les 200 entreprises qui travaillent sur la zone portuaire transforment et commercialisent, chaque année, les 300 000 tonnes de produits de la mer.



### - Autres activités présentes :

\* Le port de commerce dispose d'équipements de levage performants et d'une importante capacité de stockage, publics et privés, adaptés à tous les types de trafic.

Il traite à la fois des produits de spécialités (produits forestiers) et des produits de proximité (ciments, enrochements) ainsi que de nouveaux types de trafics tels que les fruits et légumes.

Le port bénéficie d'une capacité de stockage de 500 000 m cube et a décidé de s'orienter résolument vers l'innovation dans le transport maritime, en faisant de Boulogne/mer le point de convergence des autoroutes de la mer.

\* Un port transmanche est également présent à 200 m du centre-ville, ce qui lui offre une bonne accessibilité à tous les commerces, restaurants et sites touristiques.

Grâce aux investissements réalisés en 2003, il dispose désormais de deux postes d'accostage destinés aux navires rapides, pouvant atteindre 120 m de long et 30 de large. Le Terminal de la gare maritime accueille une vaste zone de services sur une surface totale de 1 200 m carré, à l'immédiate proximité des parcs de stationnement. Malheureusement, malgré ces efforts, le port transmanche n'est pas très dynamique.

\* Un port de plaisance.

### c) Le port de plaisance et la filière nautique :

#### - Bassin de navigation :

Des frontières de la Belgique à la baie de Seine. Traversée vers l'Angleterre. Bassin peu attractif.

#### - Nombre de places de port : à sec/à flot :

470 anneaux répartis dans trois bassins d'accueil : « le bassin sauvage », « l'avant port » et « le bassin Napoléon ». Il peut accueillir tous les bateaux de plaisance, y compris les voiliers jusqu'à 25 m.

De même que le port transmanche, il bénéficie d'une situation en plein centre-ville et d'un accès direct à la mer, l'objectif pour Boulogne, étant de faire de son port de plaisance « une escale touristique incontournable entre l'Europe du nord et du sud ». Là aussi des investissements importants ont été réalisés en 2002, permettant au port de plaisance de disposer d'une qualité de services intéressante qui se traduit par une demande en croissance.

### Les bassins de plaisance à Boulogne sur mer



Le bassin sauvage



L'avant port



Le bassin Napoléon

Photos : A Provost

#### - Projet de création de places autre que la reconversion portuaire :

\* Projet de création d'une marina s'appuyant sur la jetée nord-est, à proximité immédiate de Nausicaa : 1 000 anneaux environ.

\* Projet de création d'anneaux de plaisance dans la darse Sarraz-Bournet.



Photo : A Provost

La jetée nord est et la darse Sarraz-Bournet



Photo : A Provost

- Ship, maintenance et chantiers :

Quasiment inexistant.

- Ecole de voile et pôle d'entraînement :

Pôle Espoirs de Boulogne Wimereux en catamaran et laser.  
Peu de dynamisme en habitables.

- Commerces associés :

Très peu aujourd'hui.

#### d) Tourisme :

- Fréquentation touristique :

Beaucoup d'Anglais passent par Boulogne. Mais de façon générale, la ville n'arrive pas à fixer les flux de touristes qui passent pourtant en nombre à proximité.

- Equipement touristique (Musée, aquarium...):

Nausicaa : centre national de la mer, de découverte de l'environnement marin essentiellement axé sur les relations entre l'Homme et la Mer



- Communication basée sur l'image du port : plaquette, office...

Boulogne se sert peu de l'image de son port de plaisance pour communiquer.

- Création d'événements nautiques :

Non.

#### Problématique :

Le littoral de Boulogne sur mer est marqué par une importante friche industrielle. Sa situation en bordure de mer et à proximité immédiate du centre-ville est exceptionnelle. Une reconversion remarquable est donc possible. Pour cela plusieurs éléments devront être éclaircis. Que va faire la région ? Va-t-elle transférer des terrains ? A qui ?

Le site de la Comilog tout comme les différents projets de reconversion portuaire sont donc en attente d'un nouveau mode de gestion qu'il reste à définir.

## 2- Projet(s) étudié(s) :

### a) Ce qui a déjà été réalisé en terme de reconversion :

Les débuts de la plaisance à Boulogne datent du 4 février 1975. Trois bassins accueillent aujourd'hui les bateaux de plaisance :

- le bassin sauvage est réservé aux petites unités à moteur, en raison d'un pont : 190 places,
- le bassin de l'avant-port permet de rentrer à toutes heures à Boulogne et est donc surtout destiné à l'escale : 130 places,
- le bassin Napoléon est un bassin mixte : pêche et plaisance de 150 places.

Avant 2000, ce port était uniquement un port de pêche. Il s'agit donc du premier bassin, en partie reconverti vers la plaisance, à Boulogne.

### b) Identification des différentes actions composant le projet portuaire et la reconversion elle-même:

Au niveau des projets de création de places plusieurs scénarios sont possibles.

La CCI envisage plusieurs opérations. Son idée étant de développer les activités liées au tourisme aux abords de la ville. En effet, selon elle, la ville va progressivement s'étendre vers le port. C'est déjà le cas avec la création de l'université de la côte d'Opale sur le bassin Napoléon ou encore l'implantation du casino sur la place de la République. Une extension dans l'avant port est ainsi envisagée.

Autre projet, plus conséquent : la création d'une marina s'appuyant sur la jetée nord-est, à proximité immédiate de Nausicaa. Cette marina créerait 1 000 anneaux de plus. Pour l'instant aucune consultation n'a eu lieu. Le projet est donc confidentiel et encore dans les cartons.

La Communauté urbaine souhaiterait, à l'inverse, développer la plaisance dans la darse Sarraz – Bournet, là où la CCI verrait davantage un terminal roulier. Là encore les études ne sont pas commencées.

### 3- Points de méthodes

#### c) Calendrier :

- Lancement du projet : 1998
- Echéances : Dépollution de la Comilog : printemps 2007.  
Casino : fin 2007.

#### d) Les acteurs :

- Qui ?

CCI, Mairie, Communauté urbaine, Région (depuis janvier).

- Concertation / jeu d'acteurs :

Pour l'instant n'est pas mise en place avec la région.

- Si divergences de points de vues, objectifs de chacun :

##### \* La vision de la CCI :

Si l'on procède d'ouest en est, la CCI souhaiterait développer dans la darse Sarraz – Bournet un terminal roulier de fret rapide en comblant une partie (3 - 4 Ha) du bassin dont la vase est très polluée. Cela nécessiterait entre autres, la construction de deux passerelles et de postes de contrôle. L'objectif serait d'y accueillir des bateaux à grande vitesse (40 – 45 nœuds) afin de créer les premières autoroutes de la mer. Le nord de ce terminal abriterait un pôle logistique. La partie encore plus au nord de la friche, de la jetée nord-est à la jetée sud-ouest a une vocation tertiaire : une zone d'activité pour la filière halieutique, au milieu d'un parc paysager, devrait être ainsi créée.

La zone est, la plus proche du centre-ville serait davantage dédiée aux pratiques touristiques : une extension du port de plaisance et un projet de réaménagement du terminal transmanche passagers sont évoqués. Un projet de pavillons de la mer regroupant des activités et restaurants liés à la mer est également envisagé.

Voyons à présent quelles sont les orientations envisagées par la Mairie de Boulogne sur mer.

##### \* Les projets de la Mairie de Boulogne sur mer :

La Mairie et la CCI sont d'accord sur plusieurs points. Elles souhaitent toutes deux étendre la zone Capicure dédiée aux activités portuaires.

La création d'un parc paysager est également prévue, reste à en définir les contours. La Mairie souhaiterait une zone plus vaste que la CCI avec l'aménagement d'une promenade en front de mer faisant tout le tour de du port.

Les différents acteurs ont également trouvé un consensus en ce qui concerne la zone de l'Eperon et l'aménagement de la place de la République. C'est la ville qui a la maîtrise d'ouvrage. Un marché de définition est en cours de rédaction, trois projets seront proposés prochainement. Ce réaménagement est lié à la nécessité de déplacer le casino qui ne répondait plus à la charte des casinos et risquait de disparaître, il est donc au cœur du projet et devrait être terminé fin 2007. La construction d'une salle de spectacles, le développement de la capacité hôtelière de trois et quatre étoiles, l'ouverture d'une discothèque, d'un bowling, de salles de cinéma ainsi que l'édification de quelques logements et commerces devraient suivre. C'est le marché de définition qui en définira les contours. La qualité architecturale, la diversité des activités, le confort du piéton et enfin le développement d'activités récréatives constituent des axes prioritaires pour l'organisation de ce marché de définition.

En revanche certains points opposent les acteurs (CCI, Mairie et CAB).  
L'aménagement de la Darse Sarraz-Bournet où la CCI souhaiterait développer un terminal roulier par exemple. La Mairie y verrait davantage la création d'une base nautique, inexistante actuellement sur Boulogne.

La Mairie souhaiterait également déplacer la Socarenam (construction et réparation navale) vers l'ouest mais la CCI refuse pour des raisons techniques et financières.

Enfin, demeurent des interrogations :

\*que fait-on de la gare maritime : réhabilitation, démolition partielle ou totale ?

\* ou sera déplacée plus tard, la zone sous douane ?

- Projet porté par 1 acteur en particulier:

Non.

c) Les outils :

- Groupes de travail, concertation :

Une réflexion stratégique visant à imaginer un plan de développement a été menée par la CCI. Des groupes de travaux se sont constitués dans le but de définir les orientations de la plaisance, de la pêche, du commerce et enfin du transmanche. L'objectif final étant de lier toutes les activités entre elles.

La Communauté urbaine a également lancé une étude sur le plan urbain.

- Documents de planification :

Un marché de définition est en cours de rédaction, pour définir les orientations de la zone de l'Eperon.

-Consultation pop :

Pas encore.

d) Transfert de terrains, transfert de gestion :

Possible transfert de gestion du DPM vers le DP communal pour les deux communes qui abritent la COMILOG.

e) Nombre de places supplémentaires envisagées :

\* Projet marina : 1 000 places.

\* Darse Sarraz-Bournet : ?

f) Financement :

### 3- Conclusion : Commentaires et analyse :

#### a) Note émise dans le rapport d'Yves Gauthier :

3 : Projet encore au stade des études de faisabilité et soulevant des difficultés majeures. A noter qu'Yves Gauthier parle de création et non de reconversion. Il est vrai que selon que la plaisance se développe dans la darse Sarraz Bournet ou le long de la jetée nord-est, le projet n'est plus du tout le même.

#### b) Clé de succès :

Le port de Boulogne sur mer constitue un espace intéressant du fait de son dynamisme et de la pluralité de ses fonctions portuaires.

La friche de 40 Ha laissée par la COMILOG ajoute encore de l'intérêt à ce site.

Un bassin a déjà été reconverti, au moins en partie, pour la plaisance : le bassin Napoléon. Le fait qu'il s'agisse d'un bassin mixte (pêche – plaisance) est également à souligner car elle montre que de telles pratiques sont possibles. La pêche, la plaisance et l'enseignement supérieur sont réunis autour d'un même bassin. Il s'agit donc d'un espace particulièrement dynamique. Les pêcheurs ont été consultés dès le début du projet et il n'y a pas eu de ce fait d'oppositions majeures.

L'aménagement de l'éperon et de la place de la République constitue également un point positif. La réunion de tous les acteurs au sein de discussions a une fois encore désamorcé les conflits potentiels.

Pourtant le développement des capacités d'accueil de la plaisance est freiné par d'autres éléments que nous allons détailler à présent.

#### c) Freins :

Il existe malheureusement un gros problème de concertation à Boulogne sur mer. Les décideurs n'arrivent pas à se mettre d'accord sur les projets d'aménagement. La situation semble donc être figée et le sera tant que des décisions communes ne seront pas prises.

Aucune consultation n'a été lancée auprès des habitants, les personnes que nous avons rencontrées étaient donc très réticentes à nous parler des éventuels projets.

A noter que le port est passé sous l'autorité de la Région, en janvier 2007, à cause de ces divergences de points de vue. La communauté d'agglomération était candidate mais aucun consensus entre les partenaires n'ayant été trouvé, le Préfet a décidé que le port serait propriété de la région.

Comment vont évoluer les différents projets ? Quelle sera la place des instances locales ? Qu'est ce qui va être transféré à qui ? Autant de questions qui se posent actuellement à Boulogne sur mer.

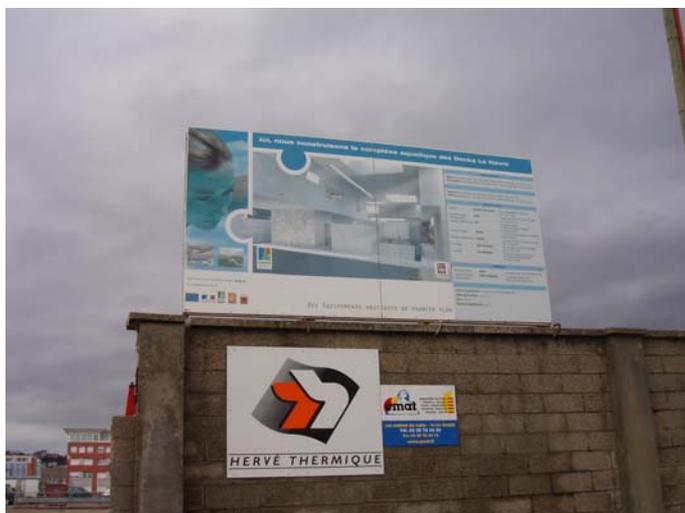
#### d) Opportunités non saisies, potentiel inexploité...

Elles sont nombreuses mais leur exploitation est en cours.

## Etude Codcap

Les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique

### Port du Havre





## 1- Fiche d'identité du port :

### a) Présentation générale du site :

#### - Historique :

Le port du Havre, situé à l'entrée de l'estuaire de la Seine, fut fondé en 1517 par François premier.

#### - La ville du Havre :

Communauté urbaine de 17 communes.  
258 514 habitants dont 190 205 pour Le Havre.

#### - Situation géographique :

Région : Haute Normandie.  
Département : Seine Maritime.  
Façade maritime : Manche - Mer du Nord.

#### - Dessertes :

Ferroviaire : Satisfaisante.  
Autoroutière : A 13 et A 29.  
Maritime : A proximité immédiate des grandes routes maritimes.

#### - Particularité(s) du site :

Le port du Havre possède plusieurs particularités. Il s'agit d'un port puissant situé au cœur d'une ville importante.

Au cours des siècles, le port s'est déplacé dans l'espace, se décalant vers l'est, pour répondre aux exigences du trafic moderne. Les anciens bassins centraux (Commerce, Vauban, Citadelle, Paul Vatin) se sont ainsi retrouvés délaissés et sans fonctions réelles. En parallèle, la pression urbaine n'a cessé d'augmenter, de même que le tropisme aquatique. Très tôt la question des reconversions de ces bassins, s'est donc posée.

## b) Présentation générale du port :

### - Statut du port :

Le port du Havre est un port autonome. En raison de sa position idéale (2h de Paris et à proximité immédiate des grandes routes maritimes) il s'agit du premier port français pour le commerce extérieur mais aussi pour le trafic de conteneurs avec plus de 2,1 millions d' EVP en 2005, soit plus de 60% des conteneurs manutentionnés dans les ports français.

Situé dans l'estuaire de la Seine, le port autonome du Havre est également le premier port maritime, fluvial de France avec près de 5 millions de tonnes annuelles.

Enfin, notons que 40% des approvisionnements de pétrole brut de la France passent par Le Havre, qu'il s'agit du cinquième port européen avec 75,6 millions de tonnes traitées et que le port a reçu 6 965 navires en 2005.

### - Gestionnaire(s) : PAH

### - Activités dominantes : Port de commerce



### - Autres activités présentes :

Le port autonome du Havre comprend également :

- \* un port de pêche,
- \* un port à passager, situé à l'entrée du port et par lequel 630 000 passagers ont transité en 2004, pour relier le sud de l'Angleterre par car-ferries.
- \* un port de plaisance géré par une Société d'économie mixte, la SAEM.

### c) Le port de plaisance et la filière nautique :

#### - Bassin de navigation :

Baie de Seine. Bassin de navigation peu attractif.

#### - Nombre de places de port : à sec/à flot :

A l'heure actuelle, le port de plaisance du Havre se situe dans l'anse Joinville et dans l'anse des Régates. Il dispose de 1 106 places à flot et d'un espace de stockage à terre de 8 000 m carré, réparti sur les terre-pleins nord et sud.



**Le port du Havre**



#### - Projet de création de places autre que la reconversion portuaire :

Non

#### - Ship, maintenance et chantiers :

Le nombre de shipchandlers est très limité au Havre, il n'existe pas de pôle de réparation pour les bateaux de plaisance à l'heure actuelle. Les Havrais sont donc souvent contraints de se rendre à Ouistreham, de l'autre côté de la baie, pour trouver ce type de services.

#### - Ecole de voile et pôle d'entraînement :

La filière nautique a en revanche su se développer ces dernières années. Les clubs de voile sont aujourd'hui dynamiques, tant en habitables qu'en dériveurs et respectent ainsi la tradition du plus vieux Yacht club de France.

Trois clubs de voile : SRH, Centre Paul Vatine et ASPTT.

#### - Commerces associés :

Il n'existe pas de commerces véritables autour du port de plaisance. Les plaisanciers qui souhaitent sortir sont donc contraints de se rendre dans le quartier St François ou de rester dans leurs Yachts Clubs respectifs.

#### d) Tourisme :

- Fréquentation touristique :

Faible.

- Equipement touristique : Musée, aquarium...:

A l'heure actuelle, les docks (espace réservé au grand public) rappellent le passé maritime du Havre.

La construction prochaine du centre de la mer et du développement durable, Odyssey 21 constituera l'équipement phare du Havre en ce domaine et devrait accueillir 400 000 visiteurs par an.



- Communication basée sur l'image du port : plaquette, office...

La ville du Havre se sert sans aucun doute de son port pour communiquer. On le retrouve sur toutes les plaquettes et la maritimité du Havre est sans cesse mise en avant.

- Création d'événements nautiques :

La transat Jaques Vabre part du Havre tous les deux ans  
Organisation de championnats nationaux en dériveur.

#### Problématique :

Le décalage du port de commerce vers l'est a libéré des espaces et des bassins en centre-ville. L'intérêt de ces territoires au patrimoine architectural représentatif est évident. Reste à définir les contours de ces nouveaux aménagements, notamment ceux du bassin de la Citadelle que l'on envisage de reconverter vers la plaisance. A qui appartiennent ces espaces, quels transferts doit-on effectuer, quels outils sont à mettre en place ? Autant de questions auxquelles il faudra répondre pour mener à bien ces projets.

## 2- Projet(s) étudié(s) :

### a) Ce qui a déjà été réalisé en terme de reconversion :

Plusieurs opérations ont été réalisées au Havre dès 1996 et l'élection d'Antoine Rufenacht à la Mairie. Une première vague de travaux a permis la réalisation des docks océane (salle polyvalente destinée aux manifestations sportives et culturelles d'entreprises et pouvant accueillir jusqu'à 4 700 personnes) et des docks café (salle d'exposition modulable de 15 600 m carré dédié aux événements d'entreprises, jusqu'à 8 000 personnes) dans les anciens docks (19<sup>ème</sup> siècle) autour du bassin Vauban et Paul Vatine. Le patrimoine maritime de ces espaces demeure inscrit dans l'espace, par l'architecture même des bâtiments et avec la présence d'hélice ou de bateaux phares. A côté de ces activités récréatives, se trouvent la CCI, des bureaux, un pôle sciences dépendant de l'université ou encore une école d'ingénieur. Une passerelle permet de traverser facilement le bassin Vauban.



### b) Identification des différentes actions composant le projet portuaire et la reconversion elle même:

Aujourd'hui les abords du quartier St Nicolas sont toujours en pleine mutation car depuis 2001, la ville a lancé une consultation auprès de bureaux d'études qui devaient proposer des solutions pour renforcer l'attractivité du quartier et relancer une dynamique urbaine. Six grands thèmes ont été développés :

- rattacher le quartier de l'Eure au centre ville en améliorant les liaisons nord sud,
- marquer et valoriser une interface claire entre la ville et le port, en limitant le transit des poids lourds au cœur du quartier,
- préserver et valoriser le patrimoine urbain, architectural et maritime du quartier,
- accueillir des équipements d'agglomération publics et privés,
- créer une trame végétale avec la création d'un parc urbain de 9 Ha de l'espace Vauban au quai de Saône,
- compléter et hiérarchiser le réseau viaire existant,
- réhabiliter les docks Dombasle.

C'est le cabinet Bécard, architecte, urbaniste qui a développé ces grands thèmes.

Comment se définissent et ou en sont les projets de ce quartier aujourd'hui ? C'est ce que nous allons aborder à présent.

- L'état actuel du projet :

La clinique des Ormeaux de 200 lits a été réalisée.  
L'esplanade Bellot et le jardin fluvial entre les quais de la Marne et de la Saône ont été inaugurés le 9 décembre dernier, de même que le pont des docks visant à désenclaver le quartier St Nicolas.



**Le jardin fluvial et le réaménagement  
du quartier St Nicolas**



Fin 2007, le centre de la mer et du développement durable Odyssée 21 devrait être inauguré avec un bâtiment emblématique, la tour Jean Nouvel dominant la ville et le port.

En face, se trouvera un complexe aquatique et balnéaire, aujourd'hui en construction.

Les friches Caillard, vont quand à elles accueillir un pôle scientifique dans le hall Caillard et 450 logements dont 400 de standing dans le reste de la friche.

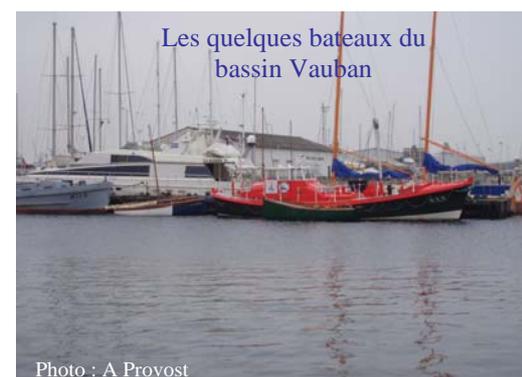
Centre commercial des docks Vauban ?

Le quartier St Nicolas de l'Eure est ainsi en pleine mutation et l'image des quartiers sud du Havre est valorisée. La ville s'étend au sein d'un nouvel espace particulièrement dynamique constitué de logements, pôle de loisirs, pôle d'excellence et ce dans l'interface ville- port. Ce nouveau quartier jouit donc d'un accès immédiat à l'eau et d'un patrimoine architectural particulièrement intéressant.

- La place de la plaisance au sein de ce projet :

A l'heure actuelle, le port de plaisance du Havre se situe dans l'anse Joinville et dans l'anse des Régates. Il dispose de 1 106 places à flot et d'un espace de stockage à terre de 8 000 m carré. A terme le port de plaisance ne devrait plus faire partie de la circonscription du port autonome. Celui-ci a accepté en février dernier par accord de principe. Le dossier est actuellement en cours d'instruction auprès de la direction des ports.

On trouve également quelques bateaux dans le bassin Vauban mais très peu au regard de la place disponible. Ceci est dû au fait que ce bassin est très pollué et que son retraitement coûterait extrêmement cher.



Le projet de reconversion portuaire se situe donc dans le bassin de la Citadelle et permettrait la création de 170 places à flot et 70 ou 80 à terre. Le projet devait à l'origine concerner surtout les gros bateaux qui sortent moins souvent mais plus longtemps, en raison du passage des écluses. Finalement, il semble que les orientations du projet aient quelque peu changées, les élus ne souhaitant pas faire de cet espace un port d'hivernage sans vie..



Plusieurs éléments retardent aujourd'hui la concrétisation du projet. Voyons quels sont ces différents éléments :

- la structure du bassin,
- la compétence : à qui va-t-elle être confiée ?
- les problèmes juridiques,
- l'organisation, le fonctionnement. Aujourd'hui, les portes fonctionnent à nouveau, mais qui va payer pour les ouvrir, à quelle fréquence ? Comment faire pour que se côtoient dans de bonnes conditions les bateaux de commerce et de plaisance ?

De plus, les espaces fonciers autour du bassin appartiennent toujours au port autonome, donc il n'y a pas d'espaces disponibles autour du bassin. Or l'un des objectifs était de désengorger le terre-plein sud pour ensuite le réaménager et en faire un pôle de commerce, de réparation lié au nautisme. En effet, ce type d'équipement est quasiment inexistant au Havre et contraint les plaisanciers à aller à Ouistreham.

Où en est le projet actuellement ?

Le sas a été réaménagé et les portes refaites pour un coût d'1,5 million d'euros.

La Mairie fait comme si les questions évoquées précédemment étaient résolues. L'enquête d'impact est en cours de finalisation. Du fait de l'enquête publique et de la loi sur l'eau (30/12/2006), le bassin et les terre plein seraient disponibles pour la saison 2008.

### 3- Points de méthodes

#### e) Calendrier :

- Lancement du projet : 1996

- Echéances : Inconnue à la fois en ce qui concerne le nouveau statut du port de plaisance et l'ouverture du bassin de la Citadelle.

#### f) Les acteurs :

- Qui ? Mairie, Port autonome, Port de plaisance, AURH, CODAH.

- Concertation / jeu d'acteurs :

Ne semble pas optimale mais progresse néanmoins.

- Si divergences de vues, objectifs de chacun :

\*Mairie : récupérer les espaces dédiés à la plaisance, en assurant l'entretien courant mais pas les gros travaux.

Occuper les bassins centraux du Havre.

\*Port autonome : se décharger de la partie plaisance mais totalement (entretien des quais et des bassins à la charge de la Mairie).

La plaisance et l'urbanisation du quartier de l'Eure doivent être en conformité avec les activités d'un port de commerce

- Projet porté par 1 acteur en particulier:

Consensus en partie trouvé : PA et Mairie.

#### c) Les outils :

- Groupes de travail, concertation :

Groupes de travail « interface ville-port » réunit le port autonome et la Mairie.

- Documents de planification :

Existent mais difficile de se les procurer.

- Consultation pop :

Pas encore mise en place pour la partie plaisance.

#### d) Transfert de terrains, transfert de gestion :

Vente de terrains du Port Autonome vers la Mairie : docks café et océanes.

Volonté des deux acteurs principaux de transférer la compétence plaisance à la Mairie mais difficile car le port est dans la circonscription du port autonome. Contentieux juridique..

Pour le bassin de la Citadelle, une AOT est envisagée.

#### e) Nombre de places supplémentaires envisagées :

170 places à flot, 70 -80 à terre.

#### f) Financement :

Fonds européens, Etat, région Haute Normandie, Conseil général de Seine Maritime.

### 3- Conclusion : Commentaires et analyse :

#### a) Note émise dans le rapport d'Yves Gauthier :

2 : Projets pertinents mais pour lesquels les études sont moins avancées ou qui soulèvent des problèmes (environnement, financement) susceptibles de retarder leur réalisation.

#### b) Clé de succès :

Il faut souligner le fait que des reconversions aient déjà eu lieu. Le réaménagement des docks Vauban et Océane est particulièrement réussi. Le réaménagement du quartier St Nicolas a été pensé de façon globale. Il intègrera de multiples fonctions complémentaires en s'attachant à privilégier le rapport à la berge.

Le nombre de bassins présent en centre-ville, le patrimoine portuaire, l'inscription du centre-ville du Havre au patrimoine mondial de l'Unesco sont autant d'atouts pour modifier l'image du Havre et en faire une véritable métropole maritime.

La filière nautique a également su se développer ces dernières années. Les clubs de voile sont aujourd'hui dynamiques et respectent ainsi la tradition du plus vieux Yacht club de France.

#### c) Freins :

Si Le Havre possède des atouts incontestables, plusieurs éléments néfastes à la reconversion de certains bassins sont néanmoins présents.

Une fois encore, le jeu d'acteurs n'est pas optimal. Le débat est réel entre la Mairie et le Port Autonome. Le port accepte de rétrocéder des terrains mais ne veut plus assumer, le cas échéant, l'entretien des bords à quai. La Mairie quand à elle souhaiterait récupérer le port pour pouvoir le concéder, le mettre en valeur, récupérer la TVA.. et en assurer simplement l'entretien courant. La situation est donc bloquée et il faudra trouver un consensus.

La commercialisation du bassin de la Citadelle pose également problème en raison de son manque d'espace foncier. Pourquoi aller dans un bassin enclavé, si c'est pour ne pas bénéficier de surfaces disponibles à terre ? Combien de temps et combien de fois par jour les bateaux pourront-ils sortir en mer ? Comment se passera la cohabitation avec le port de commerce ?

De même, si le nombre de bassins disponibles en centre-ville est un atout, il demeure à l'heure actuelle une difficulté. Quel usage pour ces bassins ? Un décor pour urbain ? Comment et en combien de temps les bateaux pourront-ils sortir en mer ? Il y a certainement de très bons projets à mettre en place, il n'en reste pas moins que l'ensemble des acteurs doivent être concernés et l'avenir de ces bassins pensé à long terme.

Autre problème présent au Havre, le peu de shiphandler. Il n'existe pas de pôle de réparation, commerce pour la plaisance au Havre.

Les problèmes de réhabilitation présents au Havre sont donc davantage liés à la plaisance et au nautisme qu'au projet d'aménagement dans son ensemble. Espérons que la situation se débloquera rapidement..

d) Opportunités non saisies, potentiel inexploité... :

Plusieurs bassins au centre-ville du Havre sont aujourd'hui vides et sans activités réelles, il y a certainement des choses à faire. Un dossier précisant les différentes possibilités par bassin existe mais je n'ai pu le consulter.

Beaucoup de place est ainsi disponible au Havre, reste à définir des projets et à régler les problèmes relatifs à la pollution des bassins, aux écluses, aux coûts de fonctionnement...

## Etude Codcap

Les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique

### Port de Cherbourg



CETE de l'Ouest : PY Quantin  
A Provost

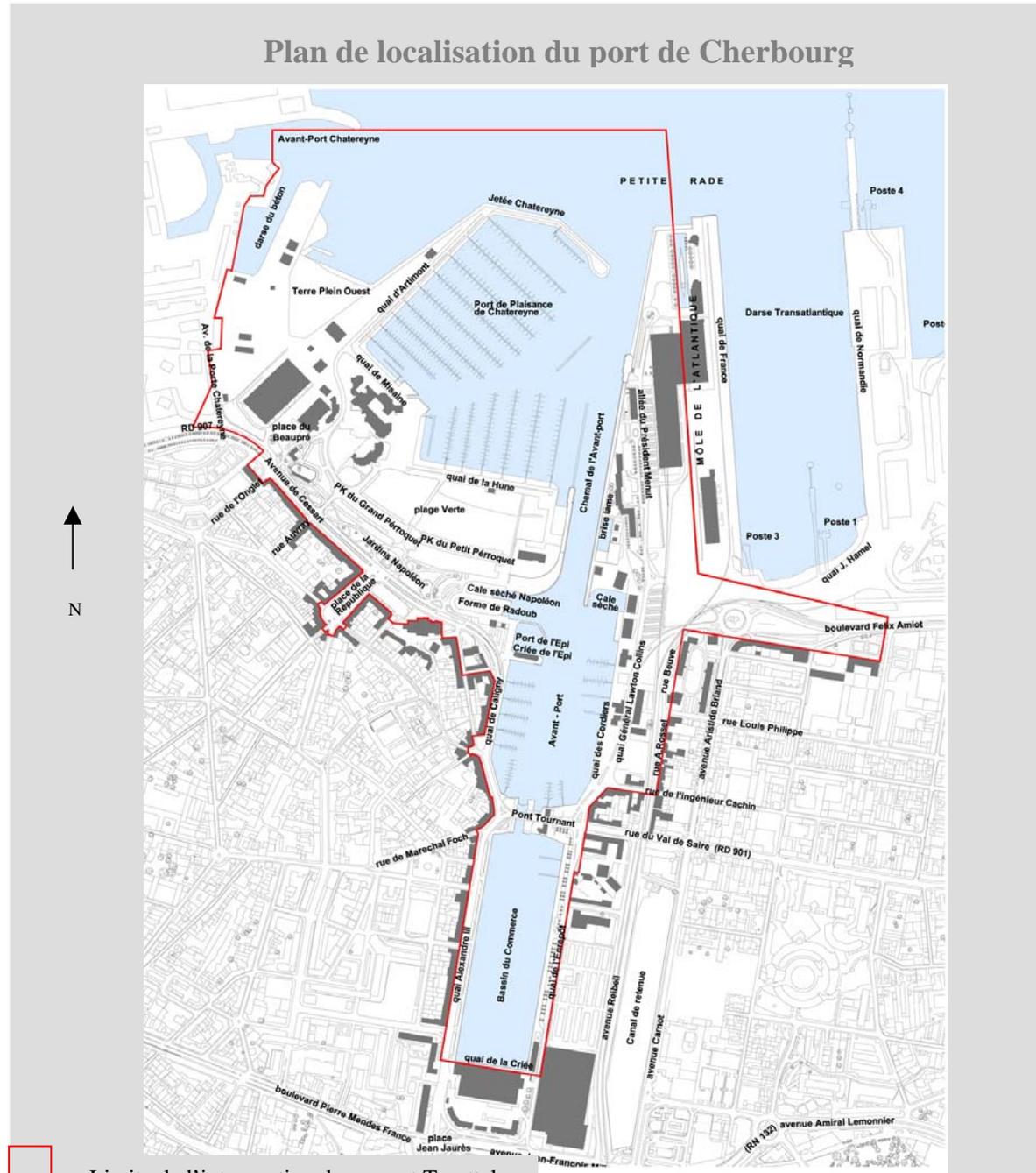
Février 2007

## Contact et plan de localisation

Cherbourg :

03/10 : -17h, entretien avec *P Magueres* : Port de plaisance de Cherbourg  
et *JM Houlgatte* : Maire adjoint ville de Cherbourg.

### Plan de localisation du port de Cherbourg



Limite de l'intervention du rapport Treuttel

A Provost d'après : Etude pour l'aménagement des espaces portuaires, rapport final, Treuttel et Garcia.

## 1- Fiche d'identité du port :

### a) Présentation générale du site :

#### - Historique :

Le port de Cherbourg est né d'une bataille, sous décision de Louis XVI. Il a fallu un siècle pour construire la grande rade qui fait aujourd'hui de Cherbourg un site particulièrement protégé avec encore des espaces totalement fermés (arsenal : construit en 1610).

Par la suite le port de Cherbourg fut un grand port transatlantique, en témoigne sa gare maritime aujourd'hui réhabilitée.

#### - La ville de Cherbourg :

Communauté d'agglomération de 5 communes.  
91 717 habitants, dont 27 000 pour Cherbourg-Octeville

#### - Situation géographique :

Région : Basse Normandie.  
Département : Manche.  
Façade maritime : Manche.

#### - Dessertes :

Ferroviaire : limitées.  
Autoroutière : inexistantes.  
Maritime : à proximité immédiate des grandes routes maritimes.

#### - Particularité(s) du site :

Jusqu'en 1930 et l'essor des transatlantiques, Cherbourg tourne le dos à la mer. La particularité de l'arsenal engendre des espaces totalement clos et hermétiques au grand public qui ne facilite pas le lien ville-port.

Nous allons voir que les choses ont évolué depuis.

## b) Présentation générale du port :

### - Statut du port :

Le port de Cherbourg était jusqu'en janvier dernier un port d'intérêt national concédé à la CCI de Cherbourg- Octeville. Il est situé à moins de 10 milles de l'autoroute maritime "le rail de la Manche" où transitent chaque jour 500 navires. Facile d'accès, le port de Cherbourg est reconnu pour la qualité de service de l'ensemble des opérateurs portuaires et pour sa grande fiabilité.

### - Décentralisé, contexte:

Syndicat mixte chargé de regrouper la gestion des ports bas-normands de Caen-Ouistreham et Cherbourg. 5 membres du conseil général de la Manche, 3 membres du conseil général du Calvados et 9 membres de la région Basse-Normandie composent ce syndicat mixte présidé par Philippe Duron.

### - Concessionnaires : CCI de Cherbourg Octeville.

### - Activités dominantes :

Le port de commerce avec des équipements adaptés à tous les trafic : conteneurs, vracs, frigo et autres trafics conventionnels et des services techniques : soutage en rade ou à quai, réparation navale.

### - Autres activités présentes :

\*Le port comprend en outre un port militaire.

\*Un port transmanche avec 800 000 passagers par an.

Les compagnies Brittany Ferries, Celtic Link et Irish Ferries offrent ainsi des liaisons transmanche par car-ferries à destination de Poole et Portsmouth, pour l'Angleterre, et Rosslare, pour l'Irlande. Quelques grands paquebots de croisière font également escale à Cherbourg.

\* Un port de pêche, second port de Normandie et régulièrement parmi les 10 premières criées françaises. Situé à mi-distance de Boulogne-sur-Mer et de Lorient, proche des Iles Anglo-Normandes (Jersey, Guernesey et Aurigny) en plein cœur de la Manche, Cherbourg offre un abri portuaire à l'ensemble des flottilles voisines de Granville à Port-en-Bessin, en passant par Carteret, Barfleur et Saint-Vaast-la-Hougue.

\* Et enfin, un port de plaisance de 1 300 places, concédé à la commune.

### c) Le port de plaisance et la filière nautique :

- Concessionnaire :

Mairie.

- Bassin de navigation :

Iles Anglo-Normandes. Premier port d'escales en France en raison du Raz Blanchard tout proche.

- Nombre de places de port : à sec/à flot :

1 300 places à flot réparties dans le port Chantereyne et le bassin Caligny + espace de stockage à terre.

#### Les bassins de plaisance à Cherbourg



Photos : A Provost

- Projet de création de places autre que la reconversion portuaire :

Oui, projet sur le port Chantereyne, avec l'allongement des pontons EFGH de 50 m chacun, qui permettra de créer 64 places supplémentaires.

- Ship, maintenance et chantiers :

Plate forme technique importante. L'offre de services est complète.

- Ecole de voile et pôle d'entraînement :

Le port en eau profonde permet une activité régatère dynamique en habitable. L'école de voile tend à se développer depuis quelques années et la création d'un pôle d'entraînement départemental en dériveur a été envisagé.

- Commerces associés :

En dehors des ships et magasins techniques, il n'existe pas d'autres commerces situés directement sur le port de plaisance.

#### d) Tourisme :

##### - Fréquentation touristique :

En dehors des nombreux plaisanciers faisant escale à Cherbourg et des passagers des Ferries, les flux de touristes ne sont pas très importants. Cherbourg souffre de sa position géographique.

##### - Equipement touristique : Musée, aquarium...:

La Cité de la mer, située sur le site de l'ancienne Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg, témoin d'un passé prestigieux, la Cité de la Mer est un complexe touristique, culturel et scientifique dédié à l'aventure humaine sous la mer.

##### - Communication basée sur l'image du port : plaquette, office...

De plus en plus Cherbourg communique par ses ports et le nautisme en général.

##### - Création d'événements nautiques :

Oui, Tall ship race, départ du Figaro..



**Images de la Tall Ship Race et du départ du Figaro**



#### Problématique :

Le temps où Cherbourg tournait le dos à la mer est révolu. Comme sur le reste du littoral français, le port de plaisance est saturé et les habitants sont de plus en plus demandeurs d'activités en lien avec la mer. Parallèlement, les fonctions traditionnelles portuaires demeurent.

Cherbourg cherche donc des solutions, à la fois pour pérenniser ses activités et étendre la capacité de plaisance.

Le lien ville-port est également reconsidéré : comment faire pour que les espaces portuaires deviennent des lieux de vie pour les Cherbourgeois et les touristes ? C'est ce que nous allons à présent aborder.

## 2- Projet(s) étudié(s) :

### a) Ce qui a déjà été réalisé en terme de reconversion :

Le port Chantereyne, port de plaisance de Cherbourg a été construit en deux phases. La première, en 1975, sur la plage Napoléon qui a été comblée et a permis l'édification d'un terre-plein, aujourd'hui nommé : « la plage verte ».

Une seconde phase a eu lieu en 1992 et a permis d'atteindre une capacité actuelle de 1 300 places, avec des services techniques assez nombreux.

En 1992 également, quelques terrains militaires sont rétrocédés (6 000 m carré). Ils ont servis à étendre les espaces techniques dédiés à la plaisance, sur le port Chantereyne avec le comblement d'un bassin.

29 avril 2002: ouverture de la Cité de la mer. Située sur le site de l'ancienne Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg, témoin d'un passé prestigieux, la Cité de la Mer est un complexe touristique, culturel et scientifique dédié à l'aventure humaine sous la mer.

En 2002 – 2003, débute la réflexion de l'aménagement du quai Caligny qui est en mauvais état depuis 1976. L'étude Treuttel qui s'intéresse à la relation entre la ville et la mer est lancée à la même période avec une étude plus opérationnelle sur le secteur de la piscine.

Il s'en suit la décision de transférer la pêche dans le bassin du Commerce qui est également en plein centre-ville de Cherbourg.

Après négociations, les pêcheurs acceptent d'autant plus volontiers qu'ils auront de meilleurs équipements à leur disposition.

Aujourd'hui, après deux opérations de dragages, permettant de mettre des bateaux en bord à quai, une rationalisation de l'espace organisée avec le concours de la DDE, 260 anneaux vont être créés, en plein centre-ville de Cherbourg.

L'édification d'une piscine est également en cours. La volonté de créer à la fois des espaces techniques sur le port mais également une promenade et des espaces de loisir est ainsi affichée.

Le port de l'Epi va être aménagé d'ici peu. Il s'agira d'un port à flot pour les bateaux de patrimoine : 18 places environ, également en plein centre ville.

### **Le nouveau bassin de pêche et le port de l'Epi**



b) Identification des différentes actions composant le projet portuaire et la reconversion elle-même:

Depuis 1992 et la rétrocession de quelques terrains militaires vers le domaine public, les négociations sont entamées. L'objectif serait à terme de récupérer 12 000 m carré. Les fonds FRED peuvent être sollicités dans le cadre de la réforme de la défense.

L'arsenal de Cherbourg est en effet passé de 5 000 à 2 000 salariés.

Plusieurs prérogatives sont réclamées par les militaires. Tout d'abord ceux-ci veulent pérenniser le club nautique de la Marine. Il est par ailleurs nécessaire de préserver un accès sécurisé de l'entrée du port de guerre à usage militaire. Aujourd'hui peu de bateaux passent devant l'entrée du port et ceux-ci sont vite rappelés à l'ordre s'ils le font. Mais demain, si les espaces en petite rade sont récupérés, les trajectoires pour entrer au port feront que nécessairement, les bateaux passeront à proximité de l'entrée du port militaire.

Il existe, en outre, un problème de dépollution et de déminage sur ce secteur, qui doit être accompagné d'une procédure de déclassement des terrains et plans d'eau militaires.

Il reste donc à trouver des arrangements mais le projet du port du Château à Brest laisse présager des possibilités.

Autre piste : le fond de l'avant-port concédé à la CCI. La Mairie envisage de reprendre la concession autour de 2008 -2009.



Le port des Flamands à Tournaville (est de Cherbourg) devait être réorganisé. En effet, il s'agit d'un port en eau profonde, dans la rade avec seulement quelques bateaux mouillés. Une réorganisation du bassin permettrait de créer 200 places mais ce port étant situé non loin du port transmanche, il est peut être voué à être comblé pour créer un terre-plein, la place manquant dans cette partie du port.



Enfin, le dernier projet est un projet anglais appelé MDL : Marina Development Limited. Il s'agirait d'un port privé financé à la fois par les britanniques et les français permettant de créer 1 100 anneaux et un élévateur à bateaux.

Le site évoqué est situé près de la passe de Collignon. Actuellement le projet est en cours de discussion.

### 3- Points de méthodes

#### g) Calendrier :

- Lancement du projet : 2002, pour le quai Caligny et l'étude Treuttel.

- Echéances : Le rapport Treuttel remis en mars 2003, prévoit plusieurs phases d'aménagement :

1- A court terme : 3 à 5 ans :

- Mise en valeur du patrimoine de l'ingénierie maritime.
- Aménagement des promenades : secteur est, secteur ouest.
- Réalisation de la nouvelle école de voile et extension du complexe sportif.
- Aménagement de certains espaces publics dans le secteur ouest, tels que la voie allant de la place Beaupré au quai d'Artimont, le long de la salle des sports et le réaménagement des parkings et de la place de la Mairie.
- Début de la réalisation des nouveaux bâtiments de part et d'autres du bâtiment des douanes.

2- A moyen terme : 5 à 10 ans :

- Création du nouveau quartier, selon l'hypothèse de l'agrandissement du port et/ou du terre-plein.
- Dans le secteur ouest, opération tiroir en ce qui concerne le bâtiment du centre commercial et du bowling.  
Réaménagement de la plage verte, nouveau tracé des voies de circulations.
- Dans le secteur est, réaménagement du secteur au voisinage de la DDE et du brise-lames.  
Déplacement de la circulation sur la rue Beuve.

#### b) Les acteurs :

- Qui ?

Mairie, Port de plaisance, CCI, Pêcheurs.

- Concertation / jeu d'acteurs :

Plusieurs niveaux de concertation sont présents :

- Les conseils de quartiers, tout d'abord.
- Les réunions avec les associations d'usagers du port, qui se réunissent deux fois par trimestre.
  - Le CLUP : présidé par l'Etat : il s'agit d'un Comité local des usagers permanents du port de plaisance, qui vote notamment le budget et se réunit une fois par an.
  - Et enfin, le Conseil Portuaire qui se réunit deux fois par an et réunit les acteurs du monde maritime. C'est là que le débat a souvent lieu, que l'on peut modifier une concession, négocier avec les pêcheurs...

- Si divergences de points de vues, objectifs de chacun :

- Projet porté par 1 acteur en particulier:

Oui, la Mairie de Cherbourg Octeville qui est également concessionnaire du port de plaisance.

c) Les outils :

- Groupes de travail, concertation : oui.
- Documents de planification : oui.
- Consultation pop : oui.

d) Transfert de terrains, transfert de gestion :

1992, rétrocession de terrains militaires vers la Mairie. 12 000 m carré sont aujourd'hui en négociation.

e) Nombre de places supplémentaires envisagées :

240 places par le réaménagement du quai Caligny.

64 places par l'allongement des pontons dans le port Chantereyne.

f) Financement :

Caligny : 1,213000 euros, financé par : les fonds de la région (20%), du département (20%), du Fond FEDER (20%) et enfin, de la concession portuaire (40%). Cela revient à un coût par place de 5000 euros, ce qui ne semble pas très élevé, au regard des tarifs habituels.

Allongement des pontons : pour un coût total de 509 325 euros, soit 8 000 euros la place.

### 3- Conclusion : Commentaires et analyse :

#### a) Note émise dans le rapport d'Yves Gauthier :

1 : « Projet très pertinent ayant fait l'objet d'études techniques et pour lesquels les procédures sont engagées sans que des obstacles majeurs semblent pouvoir compromettre le projet. »  
Cette note est valable à la fois pour l'aménagement des quais Caligny et l'allongement des pontons dans le port Chantereyne.

#### b) Clé de succès :

La concrétisation rapide de quelques projets cherbourgeois a été facilitée par plusieurs éléments.

Tout d'abord, des opportunités financières.

Il faut également souligner la concertation entre les différents acteurs qui a constitué un vecteur de réussite indéniable.

Clé de succès supplémentaire : une vision globale des choses facilitée par l'écriture d'un schéma directeur de l'aménagement du littoral.

#### c) Freins :

Le site de Cherbourg, comme nous venons de l'évoquer présente davantage de clés de succès que de points de blocage. Nous l'avons vu les projets avancent rapidement grâce encore une fois, à une bonne collaboration entre les acteurs et des opportunités financières qui ont su être saisies.

Reste à pérenniser et à s'accorder sur les projets en cours avec la Marine Nationale et dans une moindre mesure avec la CCI.

Une interrogation peut également être posée : pourquoi combler un bassin en eau profonde (port de Flamands) pour en creuser un autre non loin, si le projet MDL aboutissait ?  
Aure aparté : en ce qui concerne ce projet, si le manque de places dans les bassins de Cherbourg est incontestable, ce type d'équipement serait-il adapté à la demande locale ?

#### d) Opportunités non saisies, potentiel inexploité... :

Il demeure beaucoup d'espaces disponibles dans la rade de Cherbourg mais ces espaces sont situés beaucoup plus loin du centre-ville.

En outre, il conviendrait d'étudier la capacité d'abri de ces sites et de réaliser toutes les études de faisabilité nécessaires.



Exemple d'un petit port situé dans la rade ouest.



# Les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique

## Port de St Malo



## Contacts et plan de localisation

St Malo :

**09/03** : - 10h, entretien avec *M Fauvel*, DDE St Malo.  
- 14h30, entretien avec *M Lucas*, directeur du port de plaisance des Bas-Sablons.

**21/03** : - 11 h, entretien avec *M Sauvée*, Adjoint au maire.

Plan de localisation du port de St Malo



## 1- Fiche d'identité du port :

### a) Présentation générale du site :

#### - Historique :

St Malo est historiquement composé de trois villes : St Malo, St Servan et Paramé qui se sont regroupés en 1967.

Au dix neuvième siècle, il n'y a qu'une grève et pas de véritable port. Lorsque née la volonté d'aménager de véritables bassins, chaque ville veut son bassin.

St Malo aura le bassin Vauban, St Servan : le bassin Bouvet et Paramé, le bassin Dugay Trouin. Tous ces bassins sont reliés par des écluses au pertuis.

Le bassin Jacques Cartier était alors appelé : « la marre au canard ». C'était une réserve d'eau. Il existait du commerce et de la pêche dans les trois bassins.

Après guerre le bassin Bouvet s'est spécialisé dans la pêche.

#### - La ville de St Malo :

La communauté de communes de St Malo compte 53 000 habitants en hiver et jusqu'à 200 000 en été. La ville fait partie du Pays de St Malo qui regroupe 71 communes et de la communauté d'agglomération comprenant 17 communes.

#### - Situation géographique :

Région :	Bretagne.
Département :	Ile et Vilaine.
Façade maritime :	Manche - Atlantique.

#### - Dessertes :

Ferroviaire :	Satisfaisante, le TGV dessert la ville depuis...
Autoroutière :	Inexistantes, mais bonnes liaisons routières.
Maritime :	Satisfaisantes.
Aérienne :	Satisfaisante : aéroport de Pleurtuit.

#### - Particularité(s) du site :

St Malo est une ville touristique en raison de son patrimoine architectural, de ses nombreuses manifestations culturelles et sportives et de son bassin de navigation particulièrement riche.

Pourtant si les touristes sont nombreux, les habitants et surtout les plus jeunes ont de du mal à demeurer à St Malo. L'activité pêche est en baisse et la population est vieillissante.

## b) Présentation générale du port :

### - Statut du port :

Le port de St Malo était un port d'intérêt national.

### - Décentralisé, contexte, gestionnaire(s) :

Comme la majorité des anciens ports d'intérêt national bretons, St Malo est aujourd'hui concédé à la région Bretagne.

### - Activités dominantes :

Le commerce est l'activité dominante du port de St Malo. Il s'agit du deuxième port de Bretagne avec 2,2 millions de tonnes de marchandises échangées. Le transport de passagers transmanche est particulièrement développé avec 1 million 300 000 passagers transportés en 2006.

On trouve également :

Fret roulier vers la Grande Bretagne : 600 000 tonnes.

Port intérieur : 1 millions 400 000 t.

Matières premières pour les engrais.

Bois : 150 000 t.

Produit chimique liquide.

Granit de Chine et du Brésil

### - Autres activités présentes : quantifier

La pêche est présente à St Malo, il s'agit du 9<sup>ème</sup> port de pêche régional.

Le nautisme avec deux ports de plaisance est également très important. 2 000 places de port sont disponibles à St Malo et plus de 20 000 passagers transitent par la cité corsaire chaque année.

### c) Le port de plaisance et la filière nautique :

#### - Bassin de navigation :

Le bassin de navigation s'étend de la baie de Chausey au Cap Fréhel : Cézambre et l'île des Ebhiens constituent les sorties les plus fréquentes pour les plaisanciers malouins. St Malo est également à proximité immédiate des îles anglo-normandes et de l'Angleterre pour des croisières de quelques jours.

#### - Nombre de places de port : à sec/à flot :

1200 places à flot au Bas – Sablons.

225 places dans le bassin Vauban.

#### - Projet de création de places autre que la reconversion portuaire :

Un projet de réaménagement du port des Bas Sablons a été lancé en 2005. Il s'agit d'étendre la capacité d'accueil à proximité de la piscine du Naye. Pour cela un dévasement important est nécessaire.

#### - Ship Maintenance et chantiers :

Il existe plusieurs pôles de maintenance pour la plaisance à St Malo. L'un est situé directement sur le port des Bas Sablons et regroupe les activités de mécanique, voilerie, locations, maintenance et réparations. L'autre se situe entre la gare et le bassin Dugay Trouin.

#### - Ecole de voile et pôle d'entraînement :

La société nautique de la baie de St Malo est active à la fois en dériveur et en habitable. Le surf school complète l'offre en planche et char à voile. Le yacht club de Dinard est également dynamique. Les entraînements d'hivers sont animés et les régates fréquentes.

#### - Commerces associés :

Le port de St Malo : bassin Vauban est situé en plein centre-ville et accolé à la ville close. Les commerces sont donc à proximité immédiate et les plaisanciers en profitent largement.

Le port des Bas Sablons à St Servan n'est pas très loin d'Intra Muros non plus : 3 km.

Les plaisanciers peuvent également profiter du centre-ville de St Servan ainsi que d'une zone de shipchandlers situé directement sur le port.

### d) Tourisme :

#### - Fréquentation touristique :

Importante. Chiffre...

- Equipement touristique : Musée, aquarium...:

Aquarium de St Malo, Thermes Marins, Musées publiques : Musée d'Histoire, Musée des Cap Horniers, Mémorial 39-45, Musée Jacques Cartier, Fort National et Fort du Petit Bé, expositions très régulières (Quai des Bulles, Etonnants voyageurs...), Casino...

- Communication basée sur l'image du port : plaquette, office...

St Malo se sert bien évidemment de son port pour communiquer.

- Création d'événements nautiques :

Départ de la Route du Rhum, Cutty Shark, Québec – St Malo, étape du Tour de France à la voile.

Problématique :

St Malo est une ville touristique exceptionnelle toute proche de Dinard. Le bassin de navigation parsemé d'îles est idéal pour des sorties à la journée ou des croisières de quelques jours.

Les places de ports manquent donc cruellement à ce site optimum pour la plaisance.

Malgré cela, la ville semble encore tourner le dos à la mer. Les projets liés à la plaisance sont frileux et des mètres et des mètres de quais jouxtant Intra Muros, Paramé et St Servan ne sont que partiellement exploités.

## 2- Projet(s) étudié(s) :

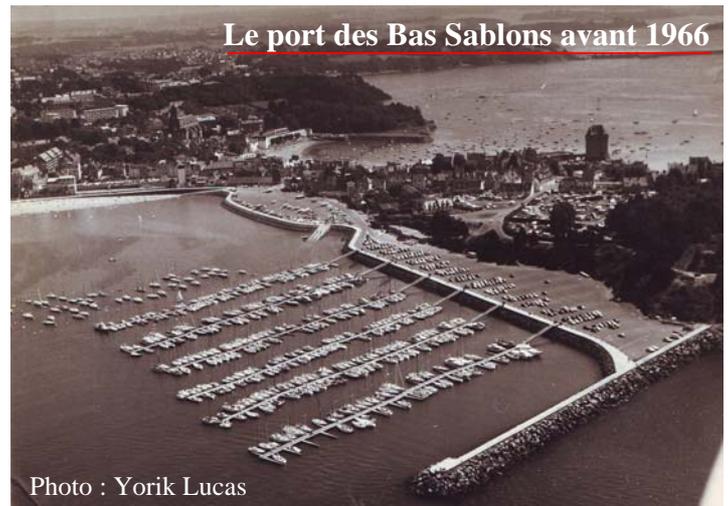
### a) Ce qui a déjà été réalisé en terme de reconversion :

Le bassin Vauban était initialement un port mixte : commerce / pêche, puis uniquement un port de commerce.

C'est en 1967, qu'il est devenu un port de plaisance. Traditionnellement géré par la CCI, ce bassin n'a pas changé de concessionnaire. C'est ce qui explique les différents statuts des ports de plaisance de St Malo.

Le port des Bas Sablons était quant à lui une crique avec des bateaux qui échouaient : pêche – plaisance. Le projet de construire un port date de 1966 pour une inauguration en 1976, il y avait alors 6 pontons, offrant une capacité de 562 places. Une première extension a eu lieu en 1985 pour porter la capacité d'accueil à 826 postes.

Le dernier agrandissement fut réalisé en 1987, 4 nouveaux pontons ont été ajoutés pour recevoir 380 bateaux supplémentaires.



Si les ports de commerce et de pêche de St Malo apportent évidemment beaucoup de valeur ajoutée et sont socialement très importants, l'impression qui se dégage lorsqu'on observe l'ensemble du port et des bassins, est que l'espace n'est pas partout optimisé.

En parallèle, la pression exercée par la plaisance est forte. St Malo jouit d'un bassin de navigation exceptionnel. L'escale est prisée par les plaisanciers visiteurs car le port est en plein centre ville, accolée à la ville close. St Malo est de plus porteuse d'une forte valeur identitaire.

Comment optimiser l'espace portuaire pour qu'il profite à l'ensemble des habitants et des acteurs portuaires ? C'est toute la problématique qui se pose pour le port de St Malo. Nous avons vu que des requalifications réussies ont déjà eu lieu, reste à définir les contours des futurs changements.

Nous allons à présent voir quels sont les projets annoncés.

b) Identification des différentes actions composant le projet portuaire et la reconversion elle même:

Il n'y a pas à St Malo de projets de reconversions portuaires. Aucun bassin ne changera d'usages dans les années à venir.

Il y a cependant quelques travaux de prévus sur le port de commerce.

- Le projet phare de St Malo est un pôle naval dédié à la plaisance : « le pôle naval Jacques Cartier ». Suite à la fermeture des chantiers ABN il y a un an, le secteur de la réparation navale malouine était en deuil. Heureusement, l'installation des chantiers Gamelin a permis de vite re-dynamiser cette activité.

Aujourd'hui, la cale sèche du bassin Jacques Cartier est devenue collective. D'une longueur de 112 m de long pour 17 de large cet équipement est très utile aux différents chantiers. Les personnes extérieures peuvent également l'utiliser sur une simple demande à la CCI.

- Un quai d'armement, une darse supplémentaire pouvant accueillir un élévateur de 400 tonnes ainsi qu'une aire de 2 500 m carré pour l'évolution et le stationnement des bateaux sont également prévus d'ici la fin 2008.

- Enfin, le port des Bas Sablons a lancé une étude, nous l'avons évoqué, pour augmenter sa capacité de plaisance en dévasant une partie inexploitée du port. L'étude de faisabilité est terminée et la fin des travaux est prévue pour 2008.

Les pontons se modernisent avec sans cesse des équipements de meilleure qualité. Enfin, l'aire de carénage devrait être agrandie.

### 3- Points de méthodes

h) Calendrier :

- Lancement du projet en :

- Echéances :

i) Les acteurs :

- Qui ?

- Concertation / jeu d'acteurs :

Celle-ci ne doit pas être optimum, au vue de la complication pour avoir des informations.

- Si divergences de points de vues, objectifs de chacun :

- Projet porté par 1 acteur en particulier:  
CCI et Mairie.

j) Les outils :

- Groupes de travail, concertation :

- Documents de planification :

- Consultation pop :

d) Transfert de terrains, transfert de gestion :

f) Financement :

3- Conclusion : Commentaires et analyse :

a) Note d'Yves Gauthier : 2 pour l'extension des bas sablons.

b) Clé de succès :

c) Freins :

d) Opportunités non saisies, potentiel inexploité... :

Le potentiel est important, reste à voir comment il sera exploité.

# Etude de terrain

## Les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique

### Port de St Brieuc



A Provost

Mars 2007

## 1- Fiche d'identité du port :

### a) Présentation générale du site :

#### - Historique :

Le port de St Briec Le Légué est historiquement un port de commerce qui s'est développé sur la rivière du Gouët à environ 2000 m de son embouchure. Le site originel est une zone marécageuse dans un fond de vallée encaissée aux versants abruptes et escarpés. Le port du Légué restera un port à marée avec souilles jusqu'à l'ouverture de l'écluse et du bassin n°1 (1885).

#### - La ville de St Briec :

La communauté de d'agglomération briochine (CABRI) compte 107 000 habitants dont 46 000 pour la seule commune de St Briec.

#### - Situation géographique :

Région :	Bretagne.
Département :	Côtes d'Armor.
Façade maritime :	Manche.

#### - Dessertes :

Ferroviaire :	Satisfaisante.
Autoroutière :	Inexistantes, mais bonnes liaisons routières.
Maritime :	Satisfaisantes.

#### - Particularité(s) du site :

Le port du Légué bien que situé sur la commune de St Briec possède également une rive sur la commune de Plérin. Sa physionomie est également particulière puisque le port est situé dans une vallée particulièrement encaissée et sinueuse avec des coteaux en fortes pentes s'élevant entre 70 et 110 m d'altitude. Il est situé à 5 km du fond de baie, ce qui lui confère un aspect fluvial plutôt que maritime..

### b) Présentation générale du port :

#### - Statut du port :

Le port de St Briec / Le Légué est un port départemental concédé à la CCI des Côtes d'Armor. Elle gère directement les plans d'eau, les infrastructures de transbordement (quais, aires de stockage) ainsi que les terre-pleins.

- **Activités dominantes :**

Le commerce avec 336 000 tonnes en 2006. Les activités sont ciblées sur les pondéreux transportés en vrac. Cinq produits captent 66% du tonnage traité : les tourteaux, le bois, les sables coquilliers et le maërl, le kaolin et les engrais. En moindre importance sont transportés les sables et les argiles, comme la ferraille.

- **Autres activités présentes : quantifier**

Le port du Légué accueille traditionnellement un port de pêche. Les bateaux armés pêchent la coquille Saint-Jacques et pratiquent des métiers complémentaires soit au chalut, au casier ou à la ligne.

La croissance de la taille des unités de pêche et l'ouverture de la criée à St Quay Portrieux ont accéléré la délocalisation des pêcheurs. Cependant, le port a continué d'accueillir une dizaine de navires de pêche dont les propriétaires résident sur les communes voisines de Plérin et de St Briec.

c) **Le port de plaisance et la filière nautique :**

- **Bassin de navigation :**

Iles Anglo-Normandes et Nord Bretagne. Les bateaux sortent pour une durée plus importante que dans les autres ports en raison du passage des écluses (30 minutes). Le port n'est ainsi pas du tout un port d'escale.

- **Nombre de places de port : à sec/à flot :**

250 places sont disponibles à flot et 100 à terre. Les sites de la Toupie (130 mouillages) et de Cesson (40 mouillages) viennent compléter l'offre. Ces mouillages sont gérés par des associations (Association Nautique du Légué et Crac).

- **Projet de création de places autre que la reconversion portuaire :**

10 à 15 places pourraient être récupérées dans l'anse d'évitage.

- **Ship Maintenance et chantiers :**

La volonté de la CCI était de constituer un pôle technique plaisance qui regrouperait tous les services liés à la plaisance dans un périmètre de 100m : accastillage, gréement, composite... C'est aujourd'hui pratiquement chose faite avec la création du centre d'activités maritimes (CAM). 10 000 m carré ont ainsi été réhabilités dans d'anciennes friches et il ne manque plus qu'une voilerie pour que l'offre soit complète.

- Ecole de voile et pôle d'entraînement :

En raison de sa situation en fond d'estuaire, il n'y a pas à l'heure actuelle d'activité de voile légère au Légué. Ce type de pratique étant davantage situé sur la commune de Plérin.

En revanche, le document provisoire du plan de référence (août 2005) prévoit la création d'un centre nautique de voile légère sur un espace de 2 500 m carré avec un bâtiment de 120 m carré pour les classes de voile.

- Commerces associés :

Les quelques commerces qui existent se situent sur la rive gauche (Plérin). Il s'agit de commerces alimentaires de première nécessité.

d) Tourisme :

- Fréquentation touristique :

Inexistante il y a 5 ans, elle tend aujourd'hui à se développer mais demeure faible.

- Equipement touristique : Musée, aquarium...:

L'office du tourisme et le Conservatoire du Littoral sont situés sur le port du Légué.

- Communication basée sur l'image du port : plaquette, office...

Si de plus en plus St Briec cherche à communiquer par le biais de son port, cela est relativement récent. En effet, il y a peu le port constituait un lieu marginal, délaissé et à connotation négative.

- Création d'événements nautiques :

Une fois encore, la géographie particulière du site et le caractère récent de la modernisation du port ne permettent pas l'organisation de régates journalières. En revanche le départ ou l'arrivée d'événements nautiques pourraient être envisagés.

Problématique :

Le port de St Briec / Le Légué a connu de profonds bouleversements tant au niveau de ses équipements que de son image. De nombreuses requalifications portuaires sont venues agrémente ces modifications. Nous allons voir dans quelle mesure et sous quelles formes celles-ci ont été possibles. Nous verrons également les projets qui demeurent ainsi que ce qu'il reste à concrétiser.

## 2- Projet(s) étudié(s) :

### b) Ce qui a déjà été réalisé en terme de reconversion :

Le port de St Briec / Le légué a évolué tout au long du XIX ème siècle. L'objectif étant de lui offrir des conditions de navigations convenables.

Ce qui nous intéresse ici concerne davantage l'évolution dans l'usage des bassins plutôt que les différents travaux effectués.

Il semble que le port de St Briec ait toujours été un port de commerce accueillant ici et là des bateaux de pêche. La plaisance apparue dans les années 1960 ayant un rôle anecdotique. C'est d'ailleurs ce qui explique que la mairie n'est pas reprise la concession. La CCI des côtes d'Armor gère ainsi le port dans sa totalité.

Les bassins n°1 et 2 étaient donc dédiés au commerce. Mais avec l'allongement de la taille des navires, des aménagements ont été nécessaires. Des terre-pleins et des digues ont ainsi été construits. Le premier terre-plein fut celui de la ville Gilette (1975). Le second est le résultat de l'endiguage de la pointe de Cesson (1985) qui déboucha sur la constitution d'un nouveau port de commerce avec les quais Sébert.

Enfin, en 1999 – 2000, l'édification de la digue de protection contre les houles du front d'accostage et la construction de deux quais de transbordement sur le terre-plein des Kaguerlains a permis non seulement d'accueillir de plus gros navires mais également de libérer de l'espace en aval, permettant d'envisager de nouveaux usages.

Voyons comment se répartissent les usages actuels du port du Légué.

L'espace portuaire s'étend du Pont de Pierre jusqu'à l'estuaire du Gouët. La partie amont comprend deux bassins maintenus à flot par l'écluse maritime et le barrage - déversoir. Le bassin n°1 est réservé au trafic de commerce avec une aire de carénage récente (2006) pour les bateaux de pêche. Le bassin n°2 est dévolu globalement à la plaisance entre le Pont de Pierre et le Pont tournant. Les abords du Pont tournant sont quant à eux occupés par quelques bateaux de pêche. L'île aux lapins localise le parc des engins de la Direction Départementale de l'Équipement des Côtes d'Armor. L'aval du port est soumis au jeu des marées et voué à l'échouage des navires qui y stationnent. Cet espace est utilisé par la plaisance avec quatre aires de mouillages concédées à des associations. Les activités de commerce se concentrent sur des terre-pleins : celui de la ville Gilette est affecté au trafic de sable et de maërl, celui des Kaguerlains aux entreprises Point P et Cogemar.

Des reconversions d'espaces portuaires ont donc déjà eu lieu au niveau des bassins et des usages. Nous allons voir qu'à terre aussi des réhabilitations ont été opérées.

En ce qui concerne la plaisance, la plus importante réalisation concerne le centre d'activités maritimes ouvert fin 2005. En effet, cet espace dédié à la plaisance et au nautisme est le résultat de la réhabilitation d'anciens bâtiments sur une surface de 10 000 m carré. L'architecture a été soignée et le Carré Rosengart est devenue la vitrine du port du Légué.

Des aménagements piétonniers et urbains ont également été réalisés afin de rendre l'espace plus attractif. Enfin, des logements sociaux en bordure de quai ont été construits.

Ces aménagements récents ont profondément modifié le site et l'image du Légué.

A noter qu'il reste de nombreuses friches et que les potentialités de ce site ne sont pas encore exploitées au maximum. Voyons à présent quels sont les projets futurs.

c) Identification des différentes actions composant le projet portuaire et la reconversion elle même:

Pour rappel voici quels sont les objectifs du Conseil Général des Côtes d'Armor en ce qui concerne le port du Légué : Faire de l'espace portuaire du Légué une destination pour :

- le transport maritime,
- les transports terrestres,
- l'entretien des navires de pêche et de service,
- la plaisance,
- les habitants,
- les touristes.

Créer des conditions de relance des activités maritimes et nautiques, et de création des emplois induits.

Réussir l'intégration urbaine de l'espace portuaire, valoriser ses paysages et son environnement.

Il s'agit donc d'un projet global dont nous allons ici détailler les actions.

Le projet principal consiste à créer le bassin à flot de la Tour. Cela permettra d'exploiter et d'optimiser l'ensemble du plateau des Kaguerlains. Le nombre de poste à quai devrait également augmenter.

Il est également envisageable d'adjoindre deux surfaces polderisées :

- une le long de la jetée de Cesson à l'intérieur du bassin à flot.
- l'autre dans le bassin de la Tour.

Dans une configuration complète, la surface des terre-pleins serait de 23,2 Ha avec près de 900 m de linéaire de quai.

L'augmentation des espaces polderisés à vocation commerciale dans le bassin de la Tour permet d'envisager l'accueil des activités présentes sur la Ville Gilette et autour du bassin n°1. Cette opportunité leur permettra une modernisation de leur outil de production avec une rationalisation de la gestion de leur espace et une ouverture commerciale vers les navires de plus gros tonnage. Par ailleurs, cette solution permettra une rationalisation de la fréquentation des plans d'eau avec une concentration des activités commerciales maritimes dans l'avant port et une dichotomie avec les espaces urbains réduisant les nuisances pour les riverains.

La libération des espaces aujourd'hui liée au commerce maritime permet également d'envisager de nouveaux usages pour ces espaces.

- Le terre-plein de la ville Gilette s'inscrit dans un projet de développement de la plaisance. D'ici 2015, 700 à 800 places devraient être créés.

- Les espaces autour du bassin n°1 se tourneront vers les activités liées à la pêche et au carénage.

A noter que toutes ces opérations de transformation de l'espace intégreront le cadre paysager et urbain pour en faire un projet global et intégré.

### 3- Points de méthodes

#### k) Calendrier :

- Lancement du projet en : 1999 - 2000.
- Echéances : inconnues.

#### l) Les acteurs :

- Qui ?

CCI, Conseil Régional, Conseil Général et Communauté d'Agglomérations.

- Concertation / jeu d'acteurs :

Une concertation entre les acteurs a eu lieu mais ceux-ci sont peu nombreux et la CCI des Côtes d'Armor se positionne en leader.

- Si divergences de points de vues, objectifs de chacun :

.

- Projet porté par 1 acteur en particulier:

La CCI des Côtes d'Armor.

#### m) Les outils :

- Groupes de travail, concertation :

Existe.

- Documents de planification :

Un plan de référence du port de St Briec / Le Légué a été réalisé en 2005.

- Consultation pop :

Non

#### d) Transfert de terrains, transfert de gestion :

Non.

#### e) Nombre de places supplémentaires envisagées :

700 à 820 places.

#### f) Financement :

Pour le Centre d'Activités Maritime :

- friches rachetées : 9 millions d'euros.
- fonds FEDER + Communauté d'agglomération + Région + Conseil Général.

Pour l'aménagement des quais : CCI en tant qu'exploitant portuaire sur la concession : 1 million d'euro.

Egalement : chemin piéton et aire de carénage.

### 3- Conclusion : Commentaires et analyse :

a) Note d'Yves Gauthier : non traité

b) Clé de succès :

Il nous faut en premier lieu souligner le fait que des requalifications portuaires aient déjà eu lieu à St Briec et que le résultat est tout à fait positif pour la plaisance et l'urbain.

Autre atout, la diversité des activités présentes. Même si l'activité pêche se résume à de l'entretien toutes les activités sont présentes à St Briec. Les aménageurs ont su imaginer des solutions répondant aux caractéristiques du port du Légué pour maintenir une pluri activités.

Le statut du port a permis de faciliter la conduite de projet. En effet, c'est le Conseil Général qui est propriétaire de l'ensemble du port. Celui-ci a délégué ses droits de préemption à la CCI des Côtes d'Armor. Or la Mairie de St Briec aurait pu récupérer une partie de ses droits notamment pour la partie plaisance mais ne l'a pas fait car elle n'a pas réalisé le potentiel du Légué.

La prise de décision par un acteur facilité l'avancement des projets et permet d'éviter la privatisation du domaine foncier.

La rapidité avec laquelle le projet a évolué et les perspectives de développement du site sont également à souligner.

Enfin, la globalité du projet qui s'exprime notamment à travers le plan de référence est remarquable.

c) Freins :

Les projets du port du Légué / St Briec de par leur avancement rapide et leurs globalité ont valeur d'exemples.

Peu de freins se dégagent donc de l'étude de ce port.

d) Opportunités non saisies, potentiel inexploité... :

Le potentiel est important, il devrait continuer à être exploité.

## Etude Codcap

Les potentialités de reconversion portuaire pour le  
développement de la filière nautique

### Port de Brest



## Contacts et plan de localisation

Brest :

**09/10** : - 14h, entretien avec *Patrick Prigent* : SEMAEB.

**10/10** : - 14h, entretien avec *Josianne Masse* : Communauté urbaine de Brest.

**18/10** : - 14h, entretien avec *Yannick Fagon* : DDE 29 et *Eric Vassor* : Direction des travaux maritimes de la région Atlantique.

**20/10** : -14h, entretien avec *Jacques Sévelec* : directeur général de la Sopab et *Gilbert Le Corre* : direction des loisirs sportifs à la Sopab.

### Plan de localisation du port de Brest



## 1- Fiche d'identité du port :

### a) Présentation générale du site :

#### - Historique :

Le port de Brest fut dès son origine un port militaire. Il fut construit sous Louis XII, en 1631, par la volonté de Richelieu.

#### - La ville de Brest :

Communauté urbaine de Brest métropole océane.  
213 545 habitants, dont 150 000 pour Brest.

#### - Situation géographique :

Région :	Bretagne.
Département :	Finistère.
Façade maritime :	Manche.

#### - Dessertes :

Ferroviaire :	satisfaisantes.
Autoroutière :	inexistantes.
Routières :	satisfaisantes.
Maritime :	satisfaisantes.

#### - Particularité(s) du site :

On peut noter la présence de 24 000 étudiants dans l'enseignement supérieur et un centre Européen d'océanologie accueillant 2 100 chercheurs.

De manière générale, les grands secteurs d'activités présents à Brest sont : la défense, les sciences et technologies de la mer, les technologies de l'information, les sciences du vivant et de l'agroalimentaire, la mécanique, le secteur de la banque-assurance et enfin le nautisme et le tourisme.

Les stratégies de développement sont pour Brest métropole océane de :

- mieux positionner Brest au niveau régional, national et international dans le nouveau cadre européen.
- consolider les fonctions métropolitaines de Brest
- renforcer le rôle de Brest comme ville maritime atlantique.

La priorité maritime est ainsi affichée à Brest.

## b) Présentation générale du port :

### - Statut du port :

Il s'agit d'un port d'intérêt national concédé, en ce qui concerne le commerce et la pêche à la CCI de Brest.

### - Décentralisé, contexte:

Région dès le premier janvier 2007.

### -Gestionnaire(s) :

La CCI, elle est concessionnaire du port de commerce depuis 1881.

### - Activités dominantes :

Le commerce : c'est le premier port français de réparation navale et le premier port de Bretagne avec 700 000 passagers par an.



Photo : A Provost

**Le port de commerce**



Photo : A Provost

### - Autres activités présentes :

Port militaire, Pêche, réparation navale, port à passager, plaisance.

c) Le port de plaisance et la filière nautique :

- Bassin de navigation :

Rade de Brest de 150 km<sup>2</sup>, îles de Sein, Molène et Ouessant et navigations vers le sud, jusqu'à la Pointe du Van. Bassin de navigation attractif mais difficile.

- Nombre de places de port : à sec/à flot :

1 500 places.

- Projet de création de places autre que la reconversion portuaire :

Non.

- Ship, maintenance et chantiers :

Zone d'activités dédiées aux activités de plaisance très dense et équipée. Le polder 1 est actuellement en cours d'aménagement pour agrandir et réorganiser cette zone d'activités dédiée à la plaisance.



Photo : A Provost



Photo : A Provost

- Ecole de voile et pôle d'entraînement :

Le GCI regroupe des clubs de voile brestois coordonnant leurs efforts pour développer la pratique de la voile sur bateaux de type habitable : APSAP, CNMB, CV Navale, CNR, SRB, USAM et YCRB. Très dynamique, pôle France en dériveur.



Photo : A Provost



Photo : A Provost

- Commerces associés :

Il existe des commerces sur le port du Moulin Blanc, bar, restaurants, brasserie.

#### d) Tourisme :

##### - Fréquentation touristique :

La difficulté pour Brest réside dans sa position géographique. En effet, on ne passe jamais par Brest. L'objectif touristique affiché est donc de réussir à faire passer aux touristes deux jours et une nuit sur Brest. Océanopolis, la richesse des côtes et enfin la constitution future du parc marin de la mer d'Iroise sont autant d'atouts pour concrétiser cet objectif.

##### - Equipement touristique (Musée, aquarium...):

Océanopolis : parc de découverte des océans (500 000 visiteurs par an). Ce parc raconte au grand public l'histoire naturelle des océans vue par les scientifiques au travers de trois pavillons thématiques consacrés aux écosystèmes marins polaires, tropicaux et tempérés.



##### - Communication basée sur l'image du port : plaquette, office...

La communication de Brest est très axée sur la mer : « Brest métropole » océane se sert de ses ports, de sa rade et de la mer d'Iroise pour communiquer.

##### - Création d'événements nautiques :

Nombreux : championnats nationaux et internationaux en dériveur.  
Brest 2008, rassemblement de vieux gréements.  
Cutty Sark.

#### Problématique :

L'ouverture des espaces militaires vers le domaine civil modifie profondément la morphologie des villes concernées. Comment aménager ces nouveaux espaces disponibles ? Nous allons développer ici l'exemple de Brest, qui est bien avancé dans ce domaine.

## 2- Projet(s) étudié(s) :

### a) Présentation succincte de la politique de front de mer à Brest :

La politique menée sur le front de mer brestois concerne **quatre sites aux fonctions distinctes** :

- 1 - le Moulin Blanc,
- 2 - le port de commerce,
- 3 - l'espace Penfeld
- 4 - et enfin la Technopole Brest Iroise.

Pour ces quatre sites, l'objectif général est : « la restructuration des zones et friches portuaires ».

#### - Le Moulin Blanc.

Cet espace a eu très tôt pour vocation le tourisme et les loisirs.

1970 – 1980 : Aménagement de la plage.

Création du port de plaisance : 1 400 anneaux.

Création d'Océanopolis (Parc de loisirs des sciences de la mer).

1990 – 2006 : Extension d'Océanopolis.

Extension du port de plaisance (+ 136 anneaux).

Elaboration d'un programme général de requalification du Moulin Blanc.

- Développement de la zone d'activités pour les professionnels de la plaisance (ZAPP).
- Recomposition d'un centre commercial nautique.
- Plateau technique nautique.
- Recomposition des espaces publics du front de mer.

#### - Le port de commerce.

1980 : Espaces fonciers inutilisables du fait de la dégradation du bâti existant.

1985 : Etudes et groupes de travail se mettent en place.

1990 : Recomposition du foncier.

Aménagement du domaine privé.

Ouverture aux investissements privés.

2000 – 2006 : Poursuite de l'aménagement du domaine privé.

Commercialisation de la zone PME – PMI.

Renforcement urbain dans la partie ouest du port : fonctions d'animation, de loisirs...

#### - La Technopôle Brest Iroise.

Il s'agit d'un pôle de compétitivité mer, à vocation mondiale qui regroupe 60% de la recherche française océanographique et 70 entreprises privées. Ces pôles créés en 2004 ont pour vocation d'atteindre une masse qui leur assure une compétitivité accrue et une visibilité à l'international.

### - L'espace Penfeld.

A la suite d'un CIAT (fin 1990) est montée la mission Penfeld, résultat de la réforme des armées qui conduit au transfert de vastes espaces militaires.

Cette mission est co-présidée par F CUILLANDRE, Président de Brest métropole océane et G FRIEDERICI, Préfet du Finistère.

Trois sites opérationnels ont été identifiés : le port du Château, le plateau des Capucins et enfin le Nord de la Penfeld.

Ce qui nous intéresse directement ici concerne le port du Château puisque le projet a pour objectif, la création d'un port d'escales et de plaisance sur un bassin de 13 Ha, dès 2007.

Le Plateau des Capucins (12 Ha) devrait voir la création d'un nouveau quartier, d'ici 2010.

Enfin, à long terme, le Nord de la Penfeld (43 Ha), devrait être destiné à l'implantation d'une zone d'activité économique à dominante maritime.

### b) Identification des différentes actions composant le projet portuaire et la reconversion elle même:

Le bassin sera divisé en trois parties :

- l'une réservée à la Marine Nationale (1,7 Ha) : 150 places environ, dans la partie sud du bassin.
- Une autre partie réservée à la plaisance (5,9 Ha) : environ 400 places.
- Et enfin, un espace réservé aux fonctions d'escales et d'animations de 2,7 Ha sur 460 m d'accostage.

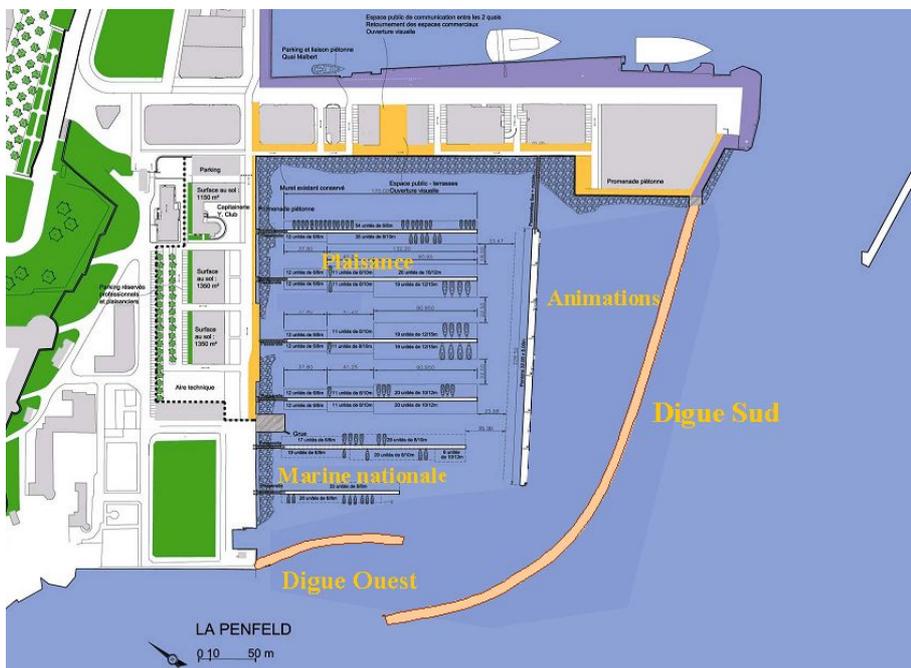


Photo : Le port du Château avant son réaménagement.

Plan : le projet du port du Château.

Source : Communauté urbaine de Brest.

Dans un premier temps, une capitainerie et un parking provisoire verront le jour, dans la partie ouest du port qui va être ouverte très prochainement au domaine civil.

Le quai nord bénéficiera quant à lui d'un réaménagement de l'espace public, dans le but de rendre le site plus agréable.

Fin décembre 2008, d'autres hangars, sur le quai Ouest devraient être cédés par la Marine Nationale permettant la création de quelques immeubles avec des fonctions commerciales en rez de chaussée ainsi que la création de parkings fixes en arrière.

### 3- Points de méthodes

#### n) Calendrier :

##### - Lancement du projet :

2004 – 2005 : plusieurs études sont lancées par la SEMAEB qui est chargée d'organiser l'opération pour le compte de la CUB.

- Une étude initiale ainsi qu'un prévisionnel d'exploitation ont été réalisés par P Duchène.
- Une enquête publique réalisée par BMO (Brest Métropole Océane).
- Lancement de l'appel d'offres : trois groupements d'entreprises répondent mais lorsqu'elles dévoilent leurs résultats, aucune des solutions proposées n'est réellement aboutie. L'appel d'offres est alors relancé.

Avril 2006 : une solution fixe est finalement choisie. La construction des aménagements sera plus onéreuse que ce qui était prévue mais a l'avantage de proposer un bon niveau technique aux équipements et un concept urbain intéressant pour les Brestois. En effet, la digue sera également un lieu de promenade ouvert à tous.

Novembre 2006 – fin 2007 : travaux de protection et aménagement du plan d'eau.

##### - Echéances :

2007 – 2008 : aménagement à terre dans le cadre de l'extension de l'opération du port de commerce.

#### o) Les acteurs :

##### - Qui ?

CUB, CCI, Etat.

##### - Concertation / jeu d'acteurs :

Exemplaire.

##### - Si divergences de points de vues, objectifs de chacun :

##### - Projet porté par 1 acteur en particulier:

Non, porté par tous les acteurs.

#### c) Les outils :

##### - Groupes de travail, concertation : Oui.

##### - Documents de planification :

Les moyens mis en place ont été un schéma de référence du port de Brest (Mai 1994) et une charte portuaire (1996) engagée par: la CUB, la CCI et l'Etat. En ce qui concerne la charte portuaire les acteurs du développement local ont également participé : l'Université, le TBI, l'Ifremer, la Marine Nationale, la DCN, le Conseil Régional, le Conseil Général et l'Union Maritime.

##### - Consultation pop : Oui.

d) Transfert de terrains, transfert de gestion :

Oui : remise des terrains du domaine militaire à Brest métropole océane, cédés gratuitement via la DDE.

Restitution du plan d'eau : déclassement du domaine militaire.

Transfert du plan d'eau militaire au port de commerce et donc extension du port de commerce de Brest. Le préfet a tout signé en même temps, en 2005.

Fin décembre 2008, d'autres hangars, sur le quai Ouest devraient être cédés par la Marine Nationale permettant la création de quelques immeubles avec des fonctions commerciales en rez de chaussée ainsi que la création de parkings fixes en arrière.

e) Nombre de places supplémentaires envisagées :

550 places et 460 m de linéaire de quai pour les fonctions d'escales.

f) Financement :

Plan de financement :

FEDER :	Fonds Européens de Développement Régional :	4 735 750 euros
FRED :	Fonds de restructuration de la Défense :	4 764 250 euros
FNADT :	Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire :	1 800 000 euros
Conseil Régional :	4 076 000 euros	
Conseil Général :	2 038 000 euros	
BMO :	Brest Métropole Océane	6 850 000 euros
<b>Total :</b>		<b>24 264 000 euros</b>

### 3- Conclusion : Commentaires et analyse :

#### a) Note émise dans le rapport d'Yves Gauthier :

1 : « Projet très pertinent ayant fait l'objet d'études techniques et pour lesquels les procédures sont engagées sans que des obstacles majeurs semblent pouvoir compromettre le projet. »

A noter, que dans son rapport, Yves Gauthier considère le projet du port du château comme une : « création ».

#### b) Clé de succès :

La reconversion du port du Château a été facilitée par plusieurs éléments. Tout d'abord, la libération progressive par la Marine Nationale, des espaces autour de la Penfeld. Peu de villes ont la chance de voir se libérer 140 Ha en plein centre ville.

Cette volonté de la Marine Nationale de libérer certains espaces d'une part et d'autre part, la privatisation de la DCN et son optimisation en 2003, ont participé à cette ouverture des espaces. En effet, le port de Brest s'est spécialisé dans la réparation navale et non plus la construction, or la construction navale était située en fond de Penfeld et sur le plateau des Capucins. On comprend ainsi pourquoi la Marine a choisi de libérer ces espaces en particulier.

Plusieurs opportunités financières ont également pu être saisies au bon moment : FEDER, FRED, FNADT.

Il faut également souligner la volonté commune des acteurs : Etat, CUB, CCI, Marine Nationale, DDE ainsi que des contributions ponctuelles d'intervenants locaux. Cette mobilisation générale a constitué un vecteur de réussite indéniable. Les espaces de la Marine nationale ont par exemple été cédés gratuitement à la CUB, via la DDE.

Le projet du port du Château s'inscrit de plus dans une vaste politique de front de mer, ce qui lui permet d'être cohérent et global, à l'image de sa complémentarité avec le site du Moulin Blanc. Les investisseurs privés investissent ainsi, plus facilement.

Enfin, le fait que le port du Château soit situé dans une zone non classée a facilité l'avis conforme de l' ABF : Architecte des Bâtiments de France.

### c) Freins :

Les critiques négatives que l'on pourrait émettre à propos du projet Port du Château sont peu nombreuses. En effet, la concertation importante entre les différents acteurs, les investissements publics - privés, et la rapidité avec laquelle se sont déroulées les différentes phases d'aménagement font de ce projet, l'un des meilleurs exemples français en terme de reconversion portuaire, qui plus est, sur un site militaire.

On peut en revanche noter quelques éléments qui auraient pu bloquer le projet et qui ont su être surmontés encore une fois grâce à **une collaboration exemplaire entre les services**. Le fait d'avoir 300 bateaux de plaisance à proximité immédiate de l'entrée du port militaire constitue un risque qui a été mal vécu par certains militaires.

Il a également fallu créer un nouveau service de trafic maritime pour gérer à la fois : les flux militaires, de commerce, de pêche et de plaisance. Auparavant aucun service spécifique n'existait et les marins professionnels s'entendaient entre eux.

Dernier point qu'il faudra observer : la pression urbaine va considérablement augmenter autour du port du Château. Aujourd'hui, plusieurs services maritimes (DDE, Phares et Balises) sont situés sur cet espace. Ne risque-t-on pas de les y déloger ?

### d) Opportunités non saisies, potentiel inexploité... :

Les opportunités ont su être saisies à Brest. Il demeure un potentiel important dans la Penfeld, mais celui-ci devrait être exploité prochainement, dès le déclassement des terrains militaires.

## Etude Codcap

Les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique

### Port de Concarneau



CETE de l'Ouest : PY Quantin  
A Provost

Février 2007

## Contacts et plan de localisation

Concarneau :

**02/11** : - 17h, entretien avec *Olivier Castric*, Adjoint au Maire.

**21/12** : - 10 h, entretien avec *Philippe Le Carre*, CCI de Quimper Cornouailles.  
- 14h, entretien avec *Monsieur Piquard*, port de plaisance de Concarneau.

### Plan de localisation du port d Concarneau



## 1- Fiche d'identité du port :

### a) Présentation générale du site :

#### - Historique :

Concarneau est historiquement un grand port de pêche.

La ville a longtemps vécu grâce à la pêche à la sardine. En 1932, 2 000 personnes étaient employées dans les conserveries concarnoises. De même l'avant port était anciennement envahi par les thoniers, Concarneau était en effet le premier centre de transformation du thon en France et quasiment en Europe.

#### - La ville de Concarneau :

La communauté de communes de Concarneau Cornouailles compte 47 925 habitants, dont 20 021 à Concarneau même.

#### - Situation géographique :

Région :	Bretagne.
Département :	Finistère.
Façade maritime :	Atlantique.

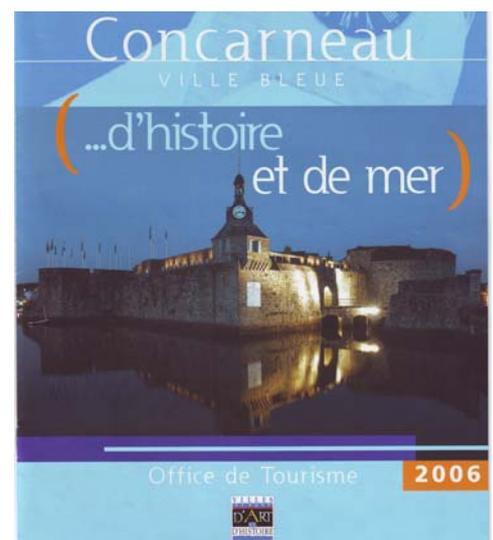
#### - Dessertes :

Ferroviaire :	Satisfaisante.
Autoroutière :	Inexistantes, mais bonnes liaisons routières.
Maritime :	Satisfaisantes.
Aérienne :	Satisfaisante : aéroport de Quimper Cornouailles.

#### - Particularité(s) du site :

Concarneau est aujourd'hui une ville touristique en raison de son patrimoine architectural, de la ville close, de son bassin de navigation particulièrement riche et enfin de son port de pêche. La ville est ainsi classée en tant que : « Villes et Pays d'Art et d'Histoire ».

Pourtant si les touristes sont nombreux, les habitants ont de plus en plus de mal à demeurer à Concarneau. L'activité pêche est en baisse et la population est vieillissante.



## b) Présentation générale du port :

### - Statut du port :

Le port de Concarneau était un port d'intérêt national.

### - Décentralisé, contexte, gestionnaire(s) :

Contrairement aux autres ports bretons, le port de Concarneau est passé au département en janvier 2007. Ceci est dû à la fonction première du port : la pêche. En effet, les autres ports de pêche situés dans le Finistère sont tous des ports départementaux, concédés à la CCI de Quimper – Cornouailles. Il apparaissait donc cohérent que Concarneau passe sous la même autorité afin de permettre une mutualisation des moyens. Le port est encore dynamique, il s'agit en effet, du troisième port de pêche français. 12 500 tonnes de poissons sont aujourd'hui débarquées à Concarneau chaque année.

### - Activités dominantes :

La pêche.



### - Autres activités présentes : quantifier

Outre cette fonction première, le port est encore considéré comme un port de commerce, même si peu de bateaux font actuellement escale dans le port concarnois. En revanche de nombreux bateaux, notamment ceux de commerce viennent profiter du pôle de réparation navale et de son dynamisme.

Un port de plaisance est également présent.

c) Le port de plaisance et la filière nautique :

- Bassin de navigation :

Iles Glénans. Bassin de navigation très attractif.

- Nombre de places de port : à sec/à flot :

764 places sont disponibles sur pontons ainsi que 50 places sur bouées dans l'avant port et 370 places au mouillage dans l'anse de Kersaux. Au total, la concession de la Mairie s'étend sur 55 Ha. Une AOT a également été accordée et permet à une cinquantaine de bateaux d'être stockés sur ponton, dans l'arrière port.

**La plaisance à Concarneau**

L'avant port



Photos : A Provost

L'anse de Kersaux



L'arrière port



- Projet de création de places autre que la reconversion portuaire :

La construction d'un port à sec par un investisseur privé, JY Labbé, par ailleurs armateur thonier est envisagée dans la zone du Moros, non loin de la cale sèche. L'achat des terrains est en cours.

- Ship Maintenance et chantiers :

- Les chantiers tels que Piriou ou JFA sont des leaders dans leur domaine et on peut réaliser beaucoup de choses à Concarneau, de la construction navale, à l'armement en passant par la réparation ou l'entretien et ce sur tous types de bateaux. Ces professionnels sont regroupés sous le nom des inters professionnels de Concarneau et regroupe 46 entreprises et 900 salariés.

**La filière professionnelle**



Photos : A Provost



- Ecole de voile et pôle d'entraînement :

Les activités nautiques sont également regroupées sous le nom de Concarneau voile. Et on peut noter que la ville accueille à la fois la base principale des Glénans et l'Institut Nautique de Bretagne. La SR Concarneau fonctionne également toute l'année.

- Commerces associés :

Le port de Concarneau est situé en plein centre-ville et accolé à la ville close. Les commerces sont donc à proximité immédiate et les plaisanciers en profitent largement.

d) Tourisme :

- Fréquentation touristique :

Importante.

- Equipement touristique : Musée, aquarium...:

Musée de la pêche, Marinarium (station de biologie marine), visite de la criée.

- Communication basée sur l'image du port : plaquette, office...

Concarneau se sert bien évidemment de son port pour communiquer et cherche à le faire davantage.

- Création d'événements nautiques :

Départ de la Transat AG2R et du Figaro en 2006.

Problématique :

Concarneau s'est toujours distingué par le dynamisme de sa pêche. Au fil du temps et pour s'adapter aux évolutions de la pêche, le port s'est décalé par phases successives vers l'est. Cela implique différents interfaces à gérer. Comment les acteurs ont-ils travaillé sur cette question ? Comment gèrent-ils aujourd'hui les évolutions du secteur maritime : baisse de l'activité pêche, baisse de l'activité commerce et en parallèle pression considérable de la plaisance ? C'est ce que nous allons voir à présent.

## 2- Projet(s) étudié(s) :

### c) Ce qui a déjà été réalisé en terme de reconversion :

Concarneau a longtemps vécu grâce à la pêche à la sardine. En 1932, 2 000 personnes étaient employées dans les conserveries concarnoises. Aujourd'hui, il n'en reste plus que 40.

Dans les années 1970, la Mairie a donc décidé d'agir car de nombreuses friches d'anciennes conserveries étaient situées en plein centre ville et en bord de mer. Des places ont été ouvertes, des bâtiments réhabilités. Il a fallu 30 ans pour que véritablement le centre ville soit revitalisé mais aujourd'hui, on peut dire que l'interface a été bien géré.



De même l'avant port était anciennement envahi par les thoniers, Concarneau était en effet le premier centre de transformation du thon en France et quasiment en Europe. Mais dès les années 1960, il n'y a plus eu de débarquement de poissons. L'avant port est donc devenu en 1964, un port de plaisance.

Aujourd'hui, le port de pêche génère encore beaucoup de valeurs ajoutées mais le nombre de bateaux a considérablement diminué. L'espace portuaire n'est pas optimisé et les pêcheurs sont contraints d'effectuer de nombreux allers et venues pour travailler.

En parallèle, la pression exercée par la plaisance est forte. Concarneau jouit d'un bassin de navigation exceptionnel avec notamment l'archipel des Glénans non loin. L'escale est prisée par les plaisanciers visiteurs car le port est en plein centre ville, accolée à la ville close.

Comment créer des places pour les bateaux de plaisance, sans pénaliser la pêche ? C'est toute la problématique qui se pose pour le port de Concarneau. Nous avons vu que des requalifications réussies ont déjà eu lieu, reste à définir les contours des futurs changements. Nous allons à présent voir quels sont les projets annoncés.

d) Identification des différentes actions composant le projet portuaire et la reconversion elle même:

La première chose qui sera faite dès le début de l'année sera la démolition du parking.

Celui-ci était non seulement inesthétique mais également vétuste et dangereux. Les deux bâtiments situés à côtés du parking seront également démolis. De ce fait, la morphologie de cet espace urbain va être modifiée, la vue dégagée et les perspectives toutes nouvelles pour les concarnois.

De ce changement va suivre toute une réflexion sur l'arrière port. Un comité de pilotage doit être mis en place afin d'associer les différents acteurs sur un projet concerté.

La Mairie souhaite développer la plaisance dans ce secteur sans pour autant nuire aux intérêts de la pêche. Un consensus devra donc être trouvé.



Un autre projet, mis en attente aujourd'hui consisterait à créer une zone technique pour la petite pêche – plaisance de 7 350 m carré dont 4 000 pris sur la mer, pouvant accueillir 28 bateaux et des ateliers de réparation. Cette zone est envisagée dans le quartier du Passage à proximité du slip way. Il manque aujourd'hui des financements pour que ce projet aboutisse mais il n'est pas remis en cause.

La construction d'un port à sec par un investisseur privé, JY Labbé, par ailleurs armateur thonier est envisagé dans la zone du Moros, non loin de la cale sèche. L'achat des terrains est en cours.

Enfin, la Mairie souhaiterait développer le trafic des petits paquebots, afin de développer une certaine forme de tourisme.

Pour cela, le dragage du port est obligatoire. Le port de Concarneau s'est ainsi envasé de façon importante et a besoin de retrouver sa profondeur pour pouvoir accueillir des navires plus grands.

### 3- Points de méthodes

p) Calendrier :

- Lancement du projet en : 2006.
- Echéances : inconnues.

q) Les acteurs :

- Qui ?

CCI, Mairie, professionnels de Concarneau, Conseil Général.

- Concertation / jeu d'acteurs :

La concertation actuelle n'est pas optimale. Néanmoins, un comité de pilotage se met ces jours-ci en place pour décider de l'avenir du port de Concarneau.

- Si divergences de points de vues, objectifs de chacun :

\*Mairie : investir l'arrière port et créer des places pour les bateaux de plaisance.

\*CCI : pourquoi pas créer des places pour les bateaux de plaisance dans l'arrière port, mais sans chasser la pêche.

- Projet porté par 1 acteur en particulier:

Le projet ne sera pas porté par un acteur donc nécessité de trouver un consensus : pas encore réalisé à ce jour.

r) Les outils :

- Groupes de travail, concertation :

Se met en place.

- Documents de planification :

La CCI a réalisé une enquête sur le devenir du port pour ouvrir le débat en 2005.

- Consultation pop :

Prémices lors de cette enquête CCI.

d) Transfert de terrains, transfert de gestion :

Non.

e) Nombre de places supplémentaires envisagées :

Non défini.

f) Financement :

Inconnu.

### 3- Conclusion : Commentaires et analyse :

a) Note d'Yves Gauthier : non traité

b) Clé de succès :

Il nous faut tout d'abord souligner le fait que des requalifications portuaires ont déjà eu lieu à Concarneau et que le résultat est tout à fait positif.

Autre atout, la grande diversité des activités présentes à Concarneau.

- La pêche demeure dynamique même si elle connaît des difficultés. La criée devrait bénéficier de 500 000 euros d'investissement l'an prochain pour répondre à une démarche qualité.

- Les mareyeurs qui travaillent en arrière criée achètent notamment à Concarneau mais pas seulement. Ils cherchent aujourd'hui à mettre en place un système novateur qui consisterait à acheter par écrans interposés. Cette filière fonctionne donc également bien.

- Les chantiers tels que Piriou ou JFA sont des leaders dans leur domaine et on peut réaliser beaucoup de choses à Concarneau, de la construction navale, à l'armement en passant par la réparation ou l'entretien et ce sur tous types de bateaux. Ces professionnels sont regroupés sous le nom des inters professionnels de Concarneau et regroupe 46 entreprises et 900 salariés.

- Les activités nautiques sont également regroupées sous le nom de Concarneau voile. Et on peut noter que la ville accueille à la fois la base principale des Glénans et l'Institut Nautique de Bretagne.

Il faut dire que le port de plaisance situé en plein centre-ville et jouxtant un patrimoine architectural répond tout à fait aux attentes des plaisanciers actuels. Les pontons ont de plus été refaits l'an dernier en insistant sur la qualité des services proposés aux plaisanciers.

La filière nautique dans son ensemble est donc présente à Concarneau et a su se fédérer pour être plus puissante.

Les départs de la transat AG 2R et de la course du Figaro, l'an dernier constituent également des éléments de réussite indéniable. La ville, la CCI et les professionnels ont su s'entendre pour faire de ces départs de véritables réussites tant sur le plan communication que sportif.

c) Freins :

Nous l'avons évoqué, Concarneau bénéficie de nombreux atouts, malgré tout l'avenir du port demeure incertain. La démolition du parking et ce qui s'ensuit constituent un enjeu déterminant pour l'avenir de Concarneau. Il est possible de réaliser une opération mixte dans l'arrière port, associant la plaisance à la pêche, ce qui renforcerait sans doute les deux activités. La plaisance profiterait du dynamisme de la pêche côtière située juste à côté et les plaisanciers contribueraient sans doute à l'économie de la pêche.

La difficulté réside dans la concertation qui va suivre, les acteurs vont-ils réussir à travailler de manière efficace ensemble et à trouver des consensus préservant les intérêts des différents acteurs ? On sait que la pêche est un secteur sensible et il ne faudrait pas que les pêcheurs se sentent évincés au risque de bloquer la procédure.

Les outils de gestion intégrés doivent être utilisés au mieux pour que le débat ait lieu. Nous sommes au début d'une réflexion, reste donc à suivre les travaux du comité de pilotage..

d) Opportunités non saisies, potentiel inexploité... :

Le potentiel est important, reste à voir comment il sera exploité.

## Etude Codcap

Les potentialités de reconversion portuaire pour le développement de la filière nautique

### Port des Sables d'Olonne



CETE de l'Ouest : PY Quantin  
A Provost

Novembre 2006

CCI : Moonsieur CHARRIER et Monsieur SARAZIN  
Ville : Monsieur CHAPPELAIN  
Port de plaisance : Monsieur ARCHAMBAUD

## 1- Présentation générale :

### a) La ville des Sables d'Olonne :

Ville côtière, issue d'une colonie espagnole, station balnéaire, port de pêche, de commerce et de plaisance, la ville des Sables d'Olonne est caractérisée par une activité touristique forte.

La Vendée est la terre de Bénéteau et Jeanneau, le leader mondial de l'industrie nautique de plaisance. Le bassin olonnais accueille de nombreux chantiers dont Alubat, Kirié, Alliaura, Océa et Tresco.

### b) Le port des Sables d'Olonne :

En cumulant les caractéristiques d'un port de taille moyenne, le port s'organise autour de trois activités : pêche – plaisance – commerce.

- le port de pêche, huitième de France, orienté vers la pêche artisanale (soles, seiches, morues...). La culture traditionnelle des Olonnais est très marquée (prioritairement !) par l'activité pêche.

- le port de commerce ; dont les infrastructures permettent la réception de cargos de 110 mètres pour 4 500 tonnes de port en lourd, avec un tirant d'eau pouvant aller jusqu'à 6,50 m. Son activité est fournie principalement par le traitement de graves extraites en mer par des bateaux sabliers. Avec un volume de 426 000 tonnes en hausse sur 2003, c'est le premier trafic du port, suivi, par les céréales pour 199 000 tonnes et les engrais.ors agrégats, le port subit une érosion de ses échanges, avec 123 cargos réceptionnés en 2004 pour 146 l'année précédente. Toute la main-d'œuvre qui intervient sur le port : lamanage, pilotage, docker... est privée, ce qui crée un contexte particulier loin des conflits sociaux que l'on peut parfois rencontrer sur certains autres ports.

Les installations pêche et commerce sont gérées par la Chambre de commerce et d'industrie de la Vendée.

### - le port de plaisance.

Depuis 1979, la ville s'est équipée d'un vrai port de plaisance, Port Olona. De 666 places à l'origine, il est passé à 1 100 anneaux en 1988. C'est le plus grand port de plaisance de Vendée. Le bassin qui peut accueillir des bateaux jusqu'à 30 m. de long et 4 m. de tirant d'eau est accompagné par un programme immobilier ainsi que par une zone artisanale. Port Olona, accueille de nombreuses manifestations nautiques en association avec la ville, particulièrement présente dans l'organisation d'événements nautiques. Le port est le lieu de départ ou d'arrivée de plusieurs courses au large d'envergure telles que :

Le Vendée Globe

Les Sables-les Açores-Les Sables, course transatlantique de petits bateaux

Une étape de la solitaire du Figaro.

Une SEM : la SAEMSO a en charge la gestion .

## 2 – Les projets de réorganisation du quai Franqueville

### a) Les objectifs du projet

En transférant de la partie pêche réservée aux petits bateaux vers le fond du bassin, au plus proche de la halle à marée et en implantant des pontons pour la plaisance sur la partie libérée la Chambre de Commerce de la Vendée cherche à optimiser le fonctionnement de l'activité pêche tout en développant la capacité d'accueil pour la plaisance.

Le projet est présenté comme affirmation d'une synergie entre la pêche et la plaisance, permettant de renouer un dialogue qui, au travers des âges, n'a pas toujours été facile. En effet depuis plusieurs années, les relations pêche – plaisance sont devenues bonnes. La meilleure preuve est dans les actions de remorquage assurées par les marins-pêcheurs à l'occasion de manifestations de voile sportive telles que le Vendée Globe, etc. .... c'est conserver ce climat qui est également recherché.

### b) le principe de l'opération :

La Chambre de commerce est à l'origine du projet et le conduit.

Les emplacements pêcheurs sont déplacés Il sont implantés sur un site où la qualité des infrastructures et des quais est identique au précédent. Plusieurs équipements tels que des viviers, des cases à marée, contribuent à rendre attractifs ce déplacement.

Une comptabilité de l'opération commune et communicante entre la pêche et la plaisance est un postulat mis en place à la base du projet qui doit permettre à terme d'assurer un financement équilibré de l'opération. Ainsi les profits récupérés par l'exploitation de la plaisance serviront au fonctionnement comment et donc autant à la pêche qu'à la plaisance.

Le financement est le suivant :

CCI : 1 M € pour les équipements plaisance  
Conseil Général : prise en charge des pieux et des pontons pour la pêche  
Location – amodiation des anneaux

**Le montage du projet s'est construit avec la concertation active des pêcheurs et de leur représentant, et directeur du port de plaisance actuel.**

Les principaux acteurs sont dans l'ordre :

1. la CCI
2. l'association de marins-pêcheurs
3. le Conseil Général
4. la Ville

L'inauguration est prévue pour l'été prochain.

**Ce projet concerne 80 à 100 petits navires de pêche soit plus de 100 professionnels ce qui représente près du 1/3 des marins-pêcheurs des Sables. Le nombre d'anneaux pour la plaisance est de 150. Toutes les tranches de taille de bateaux sont concernées. La seule limite étant le marnage qui ne laisse que 1.50 m de tirant d'eau à basse mer.**

De nombreuses demandes d'emplacement sont déjà formulées, elles sont évaluées par la CCI à 130 bien que la communication sur le sujet soit encore restée limitée. Une commission composée de 9 personnes est prévue pour mettre en œuvre la procédure d'attribution en fonction d'un cahier des charges établi pour la circonstance.

Bien que partie prenante dans cette opération, la ville ne s'immisce pas dans les relations pêche – plaisance. Elle s'est déjà impliquée dans l'aménagement des quais. Elle observe avec beaucoup d'attention le projet qui ne sera certainement pas sans conséquences sur la vie des commerces adjacents.

Le dossier a été visé par l'Architecte des Bâtiments de France. L'APS "troisième version" est achevée et les appels d'offre pour les travaux sont en cours. La maîtrise d'œuvre est confiée à la DDE.

#### c) Les autres projets :

**Bien que moins avancés d'autres projets sont en cours :**

- un espace d'exposition de bateaux de plaisance permettant aux principaux chantiers locaux de mettre à l'eau et de présenter leur produit sur place
- la réalisation d'un port à sec sur un espace du port de commerce.
- Il est également prévu d'acquérir un chariot élévateur de 500 tonnes, mis à disposition de la ZI du port des Sables. C'est un investissement lourd tant par l'acquisition que pour les travaux qui l'accompagnent,

### 3 - Bilan :

#### a) Clés de succès :

Le port des Sables possède une marge de manœuvre importante due aux équipements et à l'espace du port

Présence d'un acteur très actif au sein de l'association représentant les pêcheurs et « jouant le jeu » a été l'un des principaux atouts.

L'association et la consultation, des pêcheurs très tôt en amont de la réflexion a permis de faire avancer le projet dans un relatif espace consensuel.

Les négociations ont permis à chaque partenaire de trouver son intérêt . L'attractivité des équipements mis en place pour les pêcheurs a été déterminante pour les rallier et leur faire accepter le projet.

Les acteurs de l'actuel port de plaisance (Port Olona), se sont intégrés dans le projet, même s'ils ne sont pas directement impliqués dans l'élaboration.

Le financements et le fonctionnement de l'opération sont globalisés, ainsi les comptes plaisance et les comptes pêches sont regroupés limitant les risques.

La redistribution et la reconversion de cette partie du port présente un avantage important pour les Sables d'Olonne car le projet se réalise sans soulever de débat lié à l'environnement, sans se heurter à la réglementation sur les espaces naturels et la protection de la faune et de la flore. Il n'y a pas à réaliser d'étude d'impact.

Les milieux naturels ont toujours été un problème majeur pour les aménageurs de ce port reconquis sur des espaces de marais et d'expansion des eaux. Ils se heurtent très souvent à la réglementation des espaces naturels et environnementale lorsqu'ils cherchent à développer leur capacité.

b) Ce qui aurait pu être réalisé différemment et les éventuels points négatifs :

La multiplicité des gestionnaires plaisance pourrait à terme devenir un facteur gênant en terme de concurrence, de cloisonnement.

Il serait intéressant que compte tenu de l'espace du port, ce projet ne soit qu'une première tranche d'aménagement.

La ville va avoir à gérer le stationnement sur les quais, ce qui ne sera pas facile dans cette partie commerçante ou l'affectation de l'espace est mesuré..