



**HAL**  
open science

# Le patrimoine maritime bâti comme levier de développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne : mise en œuvre d'une recherche appliquée au territoire breton

Laure Ozenfant

## ► To cite this version:

Laure Ozenfant. Le patrimoine maritime bâti comme levier de développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne : mise en œuvre d'une recherche appliquée au territoire breton. Géographie. Université de Bretagne occidentale - Brest, 2020. Français. NNT : 2020BRES0082 . tel-03261587

**HAL Id: tel-03261587**

**<https://theses.hal.science/tel-03261587>**

Submitted on 15 Jun 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# THÈSE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITÉ  
DE BRETAGNE OCCIDENTALE

ÉCOLE DOCTORALE N° 604  
*Sociétés, Temps, Territoires*  
Spécialité : *aménagement de l'espace et urbanisme*

Par

**Laure OZENFANT**

**Le patrimoine maritime bâti comme levier de développement durable  
des villes portuaires de taille petite et moyenne**

Mise en œuvre d'une recherche appliquée au territoire breton

Thèse présentée et soutenue à Brest, le 11 décembre 2020

Unité de recherche : EA 7462 Géoarchitecture. Territoires. Urbanisation. Biodiversité

## Rapporteurs avant soutenance :

Françoise LUCCHINI,  
Maître de conférences HDR,  
Université de Rouen Normandie

Philippe VIOLIER,  
Professeur,  
Université d'Angers

## Composition du Jury :

Michel DESSE,  
Professeur, Université Bretagne Pays de Loire  
Président du jury

Françoise LUCCHINI,  
Maître de conférences HDR,  
Université de Rouen Normandie

Françoise PERON,  
Professeur émérite,  
Université de Bretagne Occidentale

Philippe VIOLIER,  
Professeur,  
Université d'Angers

Nicolas BERNARD,  
Maître de conférences HDR, Université de Bretagne Occidentale  
Directeur de thèse

## Invitée

Christine LAIR, déléguée générale de l'Association Nationale  
des Elus du Littoral



A Douarnenez mon port d'attache, et à ses habitants.

Au Koulinec, en souvenir de ma mère.

# REMERCIEMENTS

---

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement Françoise Péron, professeur émérite et Nicolas Bernard, mon directeur de thèse, pour avoir cru en mes qualités de chercheuse et m'avoir poussée à réfléchir sur l'aménagement durable des espaces littoraux en repartant des fondamentaux de la science. Leur complémentarité a constitué pour moi un appui solide pour réaliser ce travail de thèse. Leur accompagnement méthodologique rigoureux, nourri par un dialogue constant, a permis d'inscrire ma réflexion dans une continuité scientifique.

Je souligne également l'encadrement bienveillant des membres du Comité de Suivi Individuel de ma thèse, Alain Vilbrod et Michel Desse et des autres membres du jury : Philippe Violier, Françoise Lucchini et Christine Lair. Je leur témoigne ma gratitude pour le temps qu'ils ont passé à la lecture et à l'évaluation de ce travail.

Je remercie les élus du réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> », Raymond Mellaza, Marcel Quellec, Philippe Laporte, François Le Berre, Bruno Jullien, Bernadette Coleno, Marie France Tanguy (etc.), pour m'avoir ouvert les portes de leur territoire et donné les clefs de lecture à sa compréhension maritime. Votre enthousiasme vis-à-vis de ce travail a beaucoup compté dans le développement et l'application de cette méthodologie scientifique. Je salue également les membres du jury du label « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> », Benjamin Mouton, Christine Lair, Catherine Bersani, Patrick Le Louarn, Kelig-Yann Cotto, Emmanuel Fournier, Jeannine Picard pour leurs conseils avisés et leur précieuse disponibilité.

Enfin, je tiens à exprimer ma reconnaissance :

À Marie-Thérèse Cam et Hervé Ferrière, pour leur indéfectible soutien à la recherche appliquée et pour les discussions que nous avons pu mener sur des sujets d'actualité qui nous tenaient à cœur.

À l'équipe du laboratoire EA 7462 Géoarchitecture pour m'avoir écoutée et m'avoir fait partager un peu la vie du laboratoire, Edna Hernandez-Gonzalez, Sébastien Gallet, Lionel Prigent, Daniel Le Couédic, Hélène Martin-Brelot, René-Paul Desse, Emmanuelle Peyvel, Yvonne Bouvet, etc.

À Isabelle, Rachel, Chantal et Sylvie pour leurs compétences administratives, pour les réponses apportées aux problèmes souvent posés dans l'urgence, et au-delà cette gentillesse qui les caractérise.

À mes collègues doctorants et anciens doctorants ou étudiants, Aurore et Emmanuel, Yvon, Maxime, Anatole, Sylvestre, Eric avec qui j'ai partagé les craintes et les doutes d'une vie de doctorant (bien que vécue en pointillé en raison de mes charges professionnelles).

À mes amis, Laetitia Baccon-Barriez, Christelle Hamon, Typhen Livet et Sébastien Marzin qui sont des « développeurs territoriaux » professionnels hors pair et avec qui j'aime encore philosopher sur le « glocal ».

À Yves-Marie Péron, Yolène et Jean-Pierre Petit, Sylvie Jullien, Anne et Dominique Le Guen, pour toutes les « *punch line* » entendues et la modernité de leurs regards posés sur les villes portuaires bretonnes.

À ma famille, et surtout à Jules et Elise, mes enfants, avec qui je compte bien passer plus de temps. Enfin une pensée toute particulière à Yann qui m'a soutenue et épaulée au cours des différentes phases de ce travail doctoral et m'a permis de tenir bon le cap. (Quand on a traversé la Manche à la voile, on peut tout traverser !)

## EPIGRAPHES

---

« C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie. [1]. Grande, très grande différence entre les deux éléments : la terre est muette, et l'Océan parle. L'Océan est une voix. Il parle aux astres lointains. Il parle à la terre, au rivage, dialogue avec leurs échos ; plaintif, menaçant tour à tour, il gronde ou soupire. Il s'adresse à l'Homme surtout. Comme il est le creuset fécond où la création commença et continue dans sa puissance, il en a la vivante éloquence ; c'est la vie qui parle à la vie. Les êtres qui, par millions, milliards, naissent de lui, ce sont ses paroles. La mer de lait dont ils sortent, avant même de s'organiser, blanche, écumante, elle parle. Tout cela ensemble, mêlé, c'est la grande voix de l'Océan. »

Jules Michelet. La Mer, 1861

Lit-to-ral  
Habité est ton nom !  
De l'étendue ferme et plate  
Quelqu'un s'est levé  
Il avance vers les confins  
Respire la nuit initiale  
Et exalte l'ultime aurore.

François Cheng, 1988.

« Petite marge entre terre et mer. Je cric pour combler cette marge. La terre et la mer n'existent pas <sup>1</sup> »

George Perros, 1976.

---

1 Extrait d'une conversation radiophonique entre Georges Perros et Jean Daive diffusée sur France culture le 16 février 1976. Archive Ina-Radio France. <https://www.franceculture.fr/emissions/les-nuits-de-france-culture/entretien-avec-georges-perros-25-1ere-diffusion-17021976-0>

# SOMMAIRE

---

REMERCIEMENTS	3
Epigraphes	5
<b>INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
<b>PARTIE 1 : LE PORT ET LA VILLE PORTUAIRE</b>	<b>25</b>
Chapitre 1 : le port un objet de recherche	26
Chapitre 2 : le port et la ville dans le contexte de la France métropolitaine	70
<b>PARTIE 2 : UNE METHODOLOGIE SPECIFIQUE AUX VILLES PORTUAIRES DE TAILLE PETITE ET MOYENNE</b>	<b>134</b>
Chapitre 3 : renouveler la pensée urbanistique de cette catégorie de villes portuaires	135
Chapitre 4 : l'héritage maritime bâti, l'élément-clé de l'analyse spatiale de la ville portuaire de taille petite et moyenne	165
Chapitre 5 : trois modes d'approche pour diagnostiquer le territoire littoral et maritime	203
<b>PARTIE 3 : INTEGRER LE PATRIMOINE MARITIME A DIFFERENTS ECHELONS DE POLITIQUES PUBLIQUES DURABLES</b>	<b>251</b>
Chapitre 6 : modéliser les villes portuaires de taille petite et moyenne dans leur territoire maritime et littoral de référence	252
Chapitre 7 : le patrimoine maritime bâti appliqué à la ville durable	298
Chapitre 8 : les villes portuaires d'intérêt patrimonial maritime intégrées à une politique touristique durable	338
<b>CONCLUSION</b>	<b>363</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>375</b>
Table des illustrations	388
<b>ANNEXES</b>	<b>394</b>
Table des matières	425

# Introduction générale

La planète bleue. Ce terme nous rappelle que l'océan est la matrice de vie à l'origine du monde et que la stabilité de ce milieu est indispensable à l'équilibre terrestre depuis des millions d'années. A l'échelle de l'humanité, la mer nourricière s'est transformée par la pratique, petit à petit, en un espace utile pour échanger entre les peuples éloignés géographiquement. Dès l'Antiquité, les populations côtières et fluvio-maritimes ont construit des bateaux à voiles suffisamment robustes pour commercer, sur la base de richesses produites localement ou de celles qui transitaient par leur territoire. Née du voyage d'Hérodote, la géographie semble avoir pris racine dans les ports. Les villes portuaires rassemblent les marins, concentrent les activités maritimes et puisent les ressources. Elles constituent en cela les points névralgiques de la côte où s'échangent des marchandises, des savoir-faire et des connaissances en provenance d'un ailleurs. Comme toute autre ville, le développement d'une ville portuaire est fonction de l'espace et du temps, mais les récits de voyage en traversant les époques ont toutefois souligné l'importance de certaines utopies et de l'esprit de conquête dans l'édification parfois pluriséculaire de villes portuaires. Dénommées villes-ports, cités maritimes ou villes côtières selon le point de vue que l'on adopte et les aspects de la ville que l'on souhaite mettre en avant (les réticularités maritimes, la dépendance des habitants à la mer, la situation géographique de bord de mer), elles ont toutes en commun d'avoir une « forme de ville » qui est le résultat d'un dialogue entre le port et la ville attenante. Pour comprendre l'évolution des pratiques et des usages maritimes en France, on peut aussi s'intéresser à la forme de ces ports, y compris ceux de moindre envergure, parce qu'ils témoignent chacun à leur échelle de l'histoire maritime et littorale française tout en étant des lieux de vie originaux et singuliers.

Aujourd'hui les villes portuaires françaises sont tiraillées par des tendances contradictoires qui se jouent sur les espaces littoraux et maritimes. Depuis une cinquantaine d'années, on assiste à la disparition brutale des fonctions portuaires traditionnelles dans le contexte d'une économie mondialisée tandis qu'une forte attractivité résidentielle et touristique se porte sur les espaces urbains agglomérés. Les villes portuaires connaissent une succession de ruptures socio-économiques entraînant progressivement le déclin de leurs économies maritimes locales.

Une majorité d'entre elles sont passées d'une pluriactivité maritime à une presque mono activité nautique, le plus souvent stimulée par la création de nombreux ports de plaisance et par l'industrie touristique littorale fondée sur les loisirs. Avec une économie locale de plus en plus dépendante de ce seul secteur du tourisme et des loisirs, les communes littorales disposant de ports en cœur de ville subissent brutalement cette mue urbaine. Avec la démolition au coup par coup des bâtiments de travail désaffectés et laissés en friche ou la modification architecturale irraisonnée qui touche le bâti ancien des quartiers d'habitation des populations maritimes dans le but de les adapter aux besoins d'un « confort » plus contemporain, les habitants des lieux, et surtout les anciens en perte de repère, ne jouent plus leur rôle de passeurs de mémoire. Sans une transmission faite aux jeunes générations, aux nouveaux arrivants et aux gens de passage des connaissances liées à l'histoire locale, à l'environnement marin ou aux savoir-faire locaux, ce sont des pans entiers de la culture de ces territoires maritimes qui disparaîtront, amenant inexorablement à une rupture civilisationnelle.

Pourtant, le désir de mer n'a jamais été aussi grand et si généralisé en France. Qui n'a jamais rêvé devant une affiche touristique montrant un paysage ouvert sur l'océan, ou assis face à une baie vitrée orientée vers la mer ? Depuis les années 1970, les communes littorales font face à une forte attractivité résidentielle et touristique tout en relevant le défi de préserver leur environnement, ce qui a pour conséquence d'augmenter le prix des terrains. Face à la pression foncière et à la capitalisation du bâti ancien bien placé en front de mer et prisé des investisseurs, les habitants qui vivent et travaillent à l'année dans les villes portuaires ont de plus en plus de mal à se loger sur leur commune littorale. Pour pallier le déclin des activités maritimes et le manque de logements, les décideurs locaux se retrouvent souvent face à un dilemme : accueillir de nouvelles activités pourvoyeuses d'emplois directs ou induits et construire de nouveaux logements ou protéger leur patrimoine. Cette situation troublée attise les convoitises des entrepreneurs potentiels et des promoteurs immobiliers qui défilent dans le bureau des maires des communes littorales, leur faisant miroiter le plus souvent des projets ambitieux de grande ampleur « clef en main » mais au caractère « passe-partout ». Pour continuer à valoriser ces lieux de vie issus du maritime, il est important d'aider les décideurs locaux et les acteurs du littoral à anticiper l'avenir des villes portuaires. Elles méritent des politiques d'aménagement différenciées qui tiennent compte de leur diversité et de leur singularité.



Face aux crises successives (sectorielle, économique et sociale) qui frappent les ports et en réponse aux transformations importantes de l'espace urbain aggloméré, on constate que les modèles d'aménagement et d'urbanisme sur le littoral ne tiennent pas compte de la genèse de la ville portuaire ni du dialogue créé dans l'espace entre le port et la ville sur le temps long. Parfois même ils l'interrompent en empêchant toute forme de réminiscences possibles appuyées sur les héritages maritimes bâtis. **Comment les habitants des villes portuaires peuvent-ils s'accorder sur des projets communs si réside une perte de sens de leur héritage doublée de la peur d'un avenir incertain ?** Le chapelet des ports français concentrent de nombreuses richesses issues de leur histoire. Toutes les activités maritimes s'y sont développées. A ce titre, d'un point de vue maritime, les villes portuaires sont toutes d'intérêt patrimonial. C'est pourquoi il est nécessaire de reconfigurer ces villes et leurs territoires dans la continuité de leurs cultures maritimes au moyen de leurs héritages maritimes.

**Pourquoi s'intéresser aux héritages de ces villes et plus particulièrement aux bâtis maritimes qui présentent un intérêt patrimonial ?** Les éléments bâtis hérités du maritime se concentrent principalement dans les villes portuaires et en cela ils constituent une ressource. Les héritages maritimes bâtis marquent l'espace et renseignent les formes d'appropriation des espaces littoraux et maritimes par l'homme. Parmi ces espaces urbano-portuaires on retrouve le bourg d'arrière-côte, les villages rétro-littoraux, le front portuaire, la zone artisanale, le quartier de populations maritimes, le quartier balnéaire et de villégiature, la zone industrialo-portuaire, etc. La place tenue par ces héritages dans l'organisation de l'espace portuaire, leur état de conservation et l'histoire qui leur est liée, leur donnent un intérêt patrimonial non négligeable.

**Existe-t-il un besoin de patrimoine ?** Dans une interview récente<sup>2</sup>, accordée au journal Le Figaro, le ministre de la culture Franck Riester affirmait que « *l'engouement des Français pour le patrimoine est colossal* » et que le succès croissant des journées européennes du patrimoine était lié au fort attachement des Français à leurs « racines ». Sans aller jusqu'à traduire ce phénomène par un attachement « à des racines », nous reconnaissons qu'il existe un besoin social contemporain pour le patrimoine et que les Français affectionnent les lieux de mémoire tout comme la culture en général.

---

<sup>2</sup> Extrait de l'article du Journal Le Figaro « *Franck Riester : l'engouement des Français pour le patrimoine est colossal* » écrit par Olivier Delcroix et publié le 18 septembre 2019.

Les gens sont à la recherche de lieux ayant une « densité historique », une « épaisseur patrimoniale ». Les émotions suscitées se réfèrent souvent à un passé personnel, à des moments vécus de l'enfance ou à une expérience. Les éléments du patrimoine alimentent nos lieux communs et agissent sur « le rhizome » de nos identités. Comme le souligne Jean-Marie Gustave Le Clézio dans son récit « Chanson bretonne », le voyage nourrit nos diverses identités. En parcourant les villes portuaires, on s'approprie divers éléments matériels et immatériels. Et au-delà d'être « nos racines », on s'en nourrit.

Le bâti « hérité » continue à exister à travers le temps parce que les habitants des lieux mais aussi les gens de passage leur attribuent une valeur tout en la revendiquant. Les valeurs d'un bâti peuvent être esthétiques comme pour un monument de belle facture architecturale (une église, une villa balnéaire, un phare, etc.) ou bien mémorielle (un blockhaus, une cabane de chantier naval, une remise de pêche, etc.) voire encore d'usage (une cale, un quai, etc.). Qu'ils soient classés Monument Historique (*Monumentum* dérive en latin du verbe *moner* qui signifie avertir, rappeler) ou bien désignés comme un patrimoine local, ces bâtis interpellent par leur histoire et participent d'un pan culturel commun. Le bâti patrimonial contribue à la construction d'un paysage culturel et constitue un repère immédiat et visible dans la ville. La protection et la valorisation de ces éléments bâtis dans le cadre d'une politique d'aménagement d'ensemble sont plus que jamais nécessaires en raison de la mutation brutale de ces espaces urbanisés, de la reconversion des usages et des besoins nouveaux concernant le maritime. Dans le paysage, ils constituent les repères identitaires forts, nécessaires au devoir de mémoire et à la transmission des cultures maritimes auprès des habitants des lieux, des gens de passage et pour les générations futures.

**Cependant, on peut s'interroger aujourd'hui sur la pertinence de conserver de vieux bâtiments d'activité ou des maisons anciennes pour répondre aux besoins actuels de l'activité portuaire ou de l'activité touristique et résidentielle.** Le patrimoine maritime bâti est-il adapté aux nouvelles façons de rendre la ville plus inclusive, plus attractive économiquement, plus dense, plus écologique, plus mobile ? Ne risque-t-on pas de figer la ville portuaire dans des formes de bâtis révolues ou passéistes ? Est-il raisonnable dans une optique d'aménagement durable des espaces littoraux de maintenir un bâti patrimonial alors qu'il existe des risques de submersion marine ou d'inondation dans le secteur ?

Prenons l'exemple d'un quartier de populations maritimes construit en arrière du trait de côte sur une côte basse. Face aux risques naturels bien présents sur le littoral et qui vont s'intensifier à l'avenir, ne pas autoriser les travaux utiles à la lutte contre les aléas climatiques (surélévation des digues ou des quais voire du bâti, interdire les habitations au rez-de-chaussée, etc.) au titre qu'ils relèvent du patrimoine maritime bâti peut avoir de graves conséquences.

A l'inverse, l'intérêt patrimonial peut être admis de tous mais il est souvent plus difficile d'engager dans la réalité les travaux nécessaires à la réhabilitation d'un patrimoine. Le surcoût produit par la mise aux normes de ce type de bâtiments ne peut être porté à la seule charge du propriétaire. C'est ce qui fait que bien souvent on choisit la facilité du *tabula rasa* architectural. Le maintien d'un patrimoine est l'affaire de tous, de la collectivité. Il est clair que l'on ne peut pas tout conserver. Il faut faire un choix éclairé pour continuer à produire des milieux de vie riches et diversifiés sur la base de nos héritages maritimes bâtis. Plus qu'un objet, le patrimoine est un concept. Le fait même d'attribuer à un objet le terme de patrimoine est erroné puisqu'il fait référence à un processus dynamique qui permet de distinguer les héritages du patrimoine. **On parle alors de processus de patrimonialisation.** Il est impératif de prendre le temps de s'interroger collectivement sur le maintien ou non de ces héritages maritimes bâtis. **Sont d'intérêt patrimonial les héritages qui sont reconnus et désignés collectivement par la collectivité.**

Dans un monde en perpétuel mouvement, où les modes de vie connaissent des changements rapides, s'appuyer sur le patrimoine existant rassure. La dynamique patrimoniale crée du lien et réactive les solidarités de territoires littoraux et maritimes. A cela nous ajoutons la vision du géographe : « *La lecture du monde par un géographe doit en cela entrevoir ces volontés d'acteurs se traduire en politiques territoriales, que l'impulsion provienne de l'État ou des sociétés civiles, et identifier les projets de société au travers des productions matérielles et idéelles engagées.* » (Lucchini, 2016).

Par le prisme du patrimoine maritime, j'invite les lectrices et les lecteurs de cette thèse à poser un regard nouveau et dynamique sur les villes portuaires, et plus particulièrement sur celles de « taille petite et moyenne » en découvrant ci-après le positionnement de ma recherche.

## **Une recherche spécifique aux villes portuaires de taille petite et moyenne pour faire exister cette catégorie particulière de ville.**

La densité de population sur le littoral est 2,5 fois plus élevée que la moyenne nationale et selon une étude prospective, d'ici 2040, 40% de la population métropolitaine vivra sur le littoral<sup>3</sup>. Avec l'augmentation des mobilités et la révolution du numérique, les villes portuaires apparaissent comme le lieu du renouveau et de tous les possibles. Sous l'effet de la métropolisation, les grandes villes côtières mettent à profit de nouvelles façons de faire en matière d'aménagement urbain et de valorisation territoriale à l'image de Nantes ou de Bordeaux qui poursuivent leur métamorphose en réhabilitant leurs anciennes zones industrialo-portuaires pour en faire des quartiers vitrines d'une nouvelle modernité. Pour autant, les villes portuaires qualifiées de petites et de moyennes, en comparaison des métropoles, ne disposent pas des mêmes moyens pour anticiper et accompagner leur mutation.

Comparativement aux grands ports français disposant d'infrastructures industrialo-portuaires qui font l'objet de politiques d'aménagement spécifiques aux métropoles côtières, les ports de moindre envergure se retrouvent écartés des décisions prises à des échelons bien supérieurs (Europe, Etat, Région) plaçant leurs potentialités portuaires dans un relatif isolat. Et bien qu'elles soient majoritaires dans l'espace métropolitain français, elles n'apparaissent pas clairement comme une catégorie particulière de ville. Sans modèles spécifiques, ces villes portuaires de moindre envergure pourraient perdre dans l'espace urbain ce qui fait leur richesse, à savoir leurs héritages maritimes issus du dialogue entre le port et la ville. Le risque est d'autant plus grand que l'espace littoral est régi par des politiques sectorielles relatives à la défense, au transport, à l'économie maritime, à la protection des espaces naturels, etc. Cette approche segmentée complique la gestion des villes portuaires de moindre envergure et rend difficile leur intégration dans une stratégie maritime et littorale cohérente à différents échelons. Les études habituellement menées par les bureaux d'études spécialisés pour appréhender le potentiel d'attractivité des ports s'appuient essentiellement sur des données quantitatives et techniques produites par les activités maritimes elles-mêmes (recensement des infrastructures, statistiques du Fret maritime, les stocks de la ressource en mer, í ).

---

3 Source : Insee, projection de population 2007-2040. Traitements : SOeS (Observatoire du littoral).

Trop souvent les critères qualitatifs ou transversaux, afférents aux territoires littoraux (qualité des eaux et gestion de la ressource marine, les sociétés littorales et leurs cultures, la qualité de vie au bord de mer, etc.) ne sont pas pris en compte ou trop partiellement. Parce qu'elles se trouvent à la croisée de nombreux défis à venir, il est important de repartir des villes portuaires de taille petite et moyenne pour redéfinir les limites de l'urbanisation littorale et redonner du sens à l'action d'urbaniser le littoral dans une optique de développement durable.

### **La « ville portuaire », un objet de recherche pluridisciplinaire en sciences humaines et sociales**

Des spécialistes en Sciences humaines et sociales ont ouvert les champs de leur discipline à l'étude des flux maritimes, du fait maritime et de la vie des gens de mer, de l'exploitation des ressources marines, de la sécurisation des espaces de navigation ou encore de l'anthropisation des littoraux. Et le port, en tant qu'objet d'étude, a été appréhendé dans ses fonctions par les activités maritimes qui s'y sont déroulées et celles qui s'y déroulent encore, en devenant l'élément d'un système plus complexe composé d'espaces, de flux et de zones de contact maritime en prise avec des décisions politiques et des choix d'aménagements de territoires (Vigarié, 1984 ; 1992 ; Miossec, 1999 ; 2004 ; Frémont, Soppé 2005. Lavaud-Letilleul, 2012). Puis au prisme de son histoire, il se lit et se raconte comme un lieu façonné par les gens qui l'ont traversé au fil des siècles (Cabantous, 1996 ; Péron, 1986, 2005 ; Lespagnol, 1989, 2018, 2020 ; Le Bouëdec, 2001, Buti, 2003 ; 2010 ; Dana, 2018). Les scientifiques ont également contribué par leur éclairage à alimenter les réflexions techniques urbano-portuaires pour répondre directement ou indirectement aux problématiques posées par la sphère publique (tels que le redéploiement des infrastructures portuaires dans un contexte de maritimisation concurrentielle ou la transformation urbaine du *Waterfront* des villes portuaires touchées par la crise industrialo-portuaire). Ainsi les contours de la ville portuaire ont été dressés, dessinés et cartographiés afin d'être circonscrits dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement, faisant émerger diverses réflexions sur la forme et le fond (Chaline, Rodriguez-Malta, 1994, 1996, 1998 ; Collin, Baudoin, 1991 ; 2003 ; Prélorenzo, 1993, 1999, 2010, 2019). Les chercheurs en Sciences humaines et sociales, en abordant le port et la ville, ont souligné par de nouvelles déclinaisons méthodiques et de nouvelles critiques, la nécessité d'une approche interdisciplinaire pour comprendre et faire évoluer cet objet pluriel complexe.

**Faire des villes portuaires de taille petite et moyenne une catégorie particulière de ville qui se révèle sous l'angle de la géohistoire grâce aux éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime.**

Notre recherche ayant pour objectif l'aménagement durable et contemporain des littoraux français, nous avons choisi d'aborder la ville portuaire de taille petite et moyenne comme une catégorie particulière de villes plurielles pour en tirer des règles communes d'organisation.

*« Est élevé au rang de science toute étude portant sur des objets universels et nécessaires auxquels il est possible de définir la ou les diverses causes »* soutenait Aristote. En suivant ce précepte, nous pensons qu'il est possible, sous l'angle de la géohistoire, de rendre compte de la réalité de cette catégorie de villes en retraçant le pourquoi de leur origine et le comment de leur état présent. *« Tout le passé pèse sur le présent »* disait l'historien Fernand Braudel. Travailler sur la nature profonde « universelle et nécessaire » des villes portuaires de taille petite et moyenne, c'est porter une attention particulière à la genèse et à l'évolution de celles-ci par le biais de l'espace-temps urbano-portuaire. Appréhender les villes portuaires dans leur nature profonde, c'est tenir compte à la fois de l'ensemble comme du particulier.

Sans une approche sensible et technique mêlée, il est difficile de restituer la diversité et la singularité qui qualifient les villes portuaires de taille petite et moyenne dans leur ensemble. Les outils développés dans la deuxième partie de la thèse offrent à celui qui les utilise de réexaminer le « *trop plein* » (comme disait Paul Ricoeur) des héritages maritimes, en opérant un tri sur le bâti à conserver sur la durée parce qu'il donne du sens à l'aménagement urbain. Les activités et les rituels maritimes du passé imprègnent encore fortement ces villes portuaires de moindre envergure et leurs héritages maritimes, particulièrement bâtis, constituent une ressource utile à l'évolution actuelle des villes portuaires et à leurs mutations urbaines. Nous sommes allés trouver dans le concept de patrimoine en Sciences sociales les bases de notre méthodologie pour comprendre la ville portuaire de taille petite et moyenne et souligner les liens qu'elle entretient avec son territoire littoral et maritime.

Avec l'émergence du concept dans les années 1980, de nombreux chercheurs se sont efforcés à comprendre l'élan collectif visant à protéger et à valoriser des objets matériels ou immatériels en les transformant en patrimoine. Cette dynamique de classement autrefois réservée aux élites de la culture en charge des Monuments Historiques s'est répandue dans toutes les couches de la société (élus locaux, associations citoyennes) pour conserver leurs legs. En plus de décrire le processus de patrimonialisation, certains chercheurs ont démontré également par la critique les abus liés à l'ampleur de cette dynamique en faisant référence à un « *tout patrimoine* » (Choay, 1992), à une « *inflation patrimoniale* » (Jeudy, 2001) ou encore à une « *prolifération patrimoniale* » (Di Méo, 2007). L'ouvrage de la sociologue Nathalie Heinich « *La fabrique du patrimoine. De la Cathédrale à la petite cuillère* » paru en 2009 vient clore en quelque sorte le débat en replaçant l'analyse non pas sur l'objet patrimonialisé, mais sur les critères de valeurs qui forment le regard du professionnel en charge du classement. En résumé, nous retiendrons que, pour exister dans une diversité de formes, tous les objets patrimoniaux ont en commun d'avoir une dimension collective et que leur conservation relève de l'intérêt général (Vernières, 2015).

En géographie, trois grands types d'approches du patrimoine se distinguent : « *une approche en terme d'aménagement et de développement des territoires, sous l'angle touristique notamment, une approche en terme de paysage, de représentation et d'environnement, associée plutôt à la géographie sociale et à la géographie urbaine, une approche en terme d'identité, associée fortement à la géographie culturelle et dans une moindre mesure à la géographie historique* » (Veschambre, 2007).

Notre recherche s'inscrit dans la pensée géographique maritime et patrimoniale qui puise sa source à la fois dans la géographie humaine et sociale, la géographie urbaine et l'écologie environnementale, et utilise le bâti maritime d'intérêt patrimonial comme un révélateur de la transformation des sociétés littorales et de la dynamique spatiale des villes portuaires. Consciente des critiques qui se portent sur l'ampleur du phénomène de patrimonialisation, notre choix s'est porté sur une recherche appliquée qui utilise le patrimoine maritime bâti comme un outil pour décrire l'organisation spatiale des villes portuaires de taille petite et moyenne et les inscrire dans des processus d'aménagement et de développement durable.



## **Inscrire les villes portuaires de cette catégorie dans une logique de développement durable en utilisant le patrimoine maritime bâti comme levier.**

Au cours de ma carrière professionnelle, j'ai pu me rendre compte qu'il existait des lacunes dans le domaine maritime chez certains de mes collègues urbanistes et/ou techniciens. Ce n'était pas un déni mais une méconnaissance de ce qui avait trait à la mer. Ce qui semble parfois évident pour certains ne l'est pas pour tout le monde. Quand on a la charge de la gestion d'une ville portuaire, il importe au minimum de savoir faire la différence entre une digue, un quai, un môle et un terre-plein. C'est pourquoi nous pensons qu'au préalable de tout projet d'aménagement, il est nécessaire d'apporter un socle commun de connaissances. Par une approche analytique, on peut combler ces lacunes en apportant aux personnes une connaissance fine, précise et détaillée de la réalité plurielle des villes portuaires sous l'angle de la géohistoire.

En parcourant le terrain, nous nous sommes rendu compte de la diversité et de l'importance numérique des héritages maritimes existant actuellement. Les villes portuaires françaises de taille petite et moyenne, décrites et qualifiées en tant que telles au moyen de leur bâti d'intérêt patrimonial maritime, forment un chapelet cohérent à prendre en compte pour l'aménagement et l'urbanisation des espaces littoraux français. Alors pourquoi n'existe-t-il aucun modèle de planification spécifique? La réponse est assez simple : cette catégorie de villes n'a pour alors jamais été distingués. Sans définition précise de ce qu'est la ville portuaire de taille petite et moyenne et sans analyse spatiale spécifique, comment appliquer un modèle de développement à cette catégorie de villes si particulières ?

Nés d'un concept institutionnel fondé sur la transversalité, les principes du développement durable ont jusqu'ici été difficiles à mettre en œuvre dans la réalité. Le développement durable appliqué à la ville se traduit bien souvent par une succession de pratiques urbaines écologiques et dynamiques nouvelles, plutôt éloignées du concept. Certains chercheurs diront même que l'emploi abusif de l'expression a pu contribuer à la vider de son sens (Tommasi, Boyer, 2018). Alors en quoi le patrimoine maritime bâti peut-il aider à faire entrer concrètement les villes portuaires de taille petite et moyenne dans une logique de développement durable ?

Les chercheurs et les professionnels de l'aménagement s'accordent aujourd'hui sur le fait que le patrimoine soulève une multitude de enjeux (culturel, politique, économique, social, environnemental). Il interroge les sociétés dans un contexte de crise. Protégé et valorisé, il s'envisage dans une perspective d'avenir futuriste eu égard aux changements politiques, économiques, socioculturels et environnementaux qui sont en train de façonner le monde. Le patrimoine ainsi décliné dans ses objectifs de préservation et de transmission serait devenu l'un des modes de légitimation privilégiés de la durabilité à l'échelle planétaire (Lazarrotti, 2003). Pour les villes, la question patrimoniale croise celle du développement durable et de la transformation des villes :

*« La patrimonialisation n'est donc nullement neutre. De manière tout aussi générale, on observera qu'elle repose sur une conception occidentale, linéaire et ouverte du temps qui est largement celle de la modernité européenne. En ce sens, elle rejoint, comme on l'a déjà vu, l'idéologie du développement durable » (Di Méo, 2005).*

*« A première vue patrimoine et développement durable, qui font aujourd'hui consensus, participent de la même logique : il s'agit de mieux articuler le temps présent des sociétés, à leur passé et leur avenir, dans une logique de transmission et de solidarité intergénérationnelle » (Garat, Gravari-Barbas, Veschambre, 2005) .*

*« La focale patrimoniale permet d'interroger les dynamiques intra-urbaines, renseigne sur les intérêts et les mobilisations de différents groupes sociospatiaux, sur les interactions et les ajustements entre acteurs institutionnels, acteurs économiques, et les associations du patrimoine, portant la voix de la société civile locale. Elle appelle un mode d'analyse contextualisé permettant de retracer des problématiques spécifiques d'une ville, de ses formations sociales locales, de ses controverses et de ses modes particuliers de régulation » (Nicolas, Zanetti, 2013).*

Si toutefois le concept de patrimoine invite à mettre « hors du temps » des bâtis en vue de leur protection et de leur valorisation, les principes de développement durable appliqués à la ville incitent le plus souvent à « refaire la ville sur la ville » pour éviter tout étalement urbain en direction des espaces naturels périphériques. On pourrait y voir des choix contradictoires notamment lorsque la protection croissante d'éléments patrimoniaux empêche d'atteindre l'objectif global de densification souhaité (Emelianoff, 2005). Le développement durable prône avant tout un état d'équilibre dans les choix et les actions retenus par la collectivité. Il ne s'agit donc pas d'opposer les actions entre elles mais de leur trouver un point d'équilibre.

L'articulation entre les deux notions fait plutôt référence à un panel d'actions dont les résultats seraient suivis, guidés et réorientés sur le long terme. Dans ce domaine, les agendas 21 et les projets exemplaires ne manquent pas mais ils n'intègrent pas de façon systématique le patrimoine ou bien celui-ci n'y apparaît qu'en filigrane. Les concepts de patrimoine et de développement durable s'accordent sur des notions fondamentales telles que la mesure du temps et son rapport à l'espace, le partage intergénérationnel et la qualité de vie. Ce sont ces notions qui donnent un sens commun aux projets de territoires et qui permettent de transcender les modèles urbanistiques dits classiques qui alternent entre progressisme et culturalisme (Choay, 1965).

Les vertus du patrimoine maritime bâti sont multiples :

**Valorisés**, les héritages maritimes bâtis reconnus d'intérêt patrimonial créent un environnement attractif et unique qui s'appuie sur les richesses d'éléments bâtis indélocalisable. Cet environnement patrimonial, propice au développement d'un tourisme de qualité, présente aussi de nombreux atouts pour la communication d'entreprise, le marketing territorial, les arts du spectacle et l'industrie du cinéma.

« **Dure ce qui est fait pour durer** ». Les héritages maritimes bâtis, parfois pluriséculaires, par la qualité de leurs matériaux et leur technicité entrent facilement dans les logiques d'une économie circulaire pour peu qu'on maintienne les matériaux en place et les savoir-faire.

**Recyclés et adaptés**, ils répondent aux besoins des pratiques maritimes actuelles (sports nautiques et plaisance, pêche, algoculture) et permettent le déploiement de petites entreprises liées à la nouvelle économie induite par la recherche et les sciences appliquées (ingénierie marine, biologie marine et santé, énergie marine).

**Considérés dans l'ensemble spatial qui les comprend**, les héritages maritimes bâtis reconnus d'intérêt patrimonial représentent un formidable atout à intégrer absolument dans des projets de territoire, plus généraux et innovant, tant au niveau communal que supra communal.

**Inscrits dans le sol et dans la durée**, s'ils sont protégés, ils constituent les bases actuelles et à venir d'une économie locale des territoires littoraux.

Toutes ces actions de protection et de valorisation du patrimoine maritime bâti contribuent à redéployer une pluriactivité en lien avec la mer dans les villes portuaires de taille petite et moyenne.

Favoriser une telle dynamique peut contribuer à rendre les habitants fiers de leur territoire et à entreprendre des activités compatibles avec la protection de leur environnement patrimonial maritime afin d'être moins dépendants de filières économiques mondialisées (tourisme ou agro-industrie) et de pallier d'éventuelles crises sectorielles.

Dans mon parcours professionnel, j'ai eu l'occasion d'accompagner des collectivités locales littorales dans leur planification territoriale<sup>4</sup> et dans la mise en œuvre de leurs projets d'urbanisme<sup>5</sup>. Je me suis vite rendu compte que les outils et modèles urbanistiques proposés par les bureaux d'étude et les acteurs territoriaux n'étaient ni adaptés à la taille des villes portuaires pour lesquelles j'œuvre, ni spécifiques à leur caractère maritime. C'est au cours de la préparation de *scenarii* d'aménagement en vue du réaménagement d'ensemble de la station balnéaire de Morgat que j'ai souhaité confronter la pensée technique (modélisation de l'ensablement, remise en état de la zone humide, protection du patrimoine maritime bâti, etc.) à une pensée scientifique en faisant appel à un groupe d'universitaires qualifiés (Françoise Péron, Nicolas Bernard, Alain Hénaff, Guillaume Marie, Johan Vincent). Leurs apports dans le débat en amont des réflexions a été extrêmement enrichissant, notamment en terme de temporalités liées aux phénomènes géomorphologiques et au développement urbain portuaire. Leur intervention a surtout mis en exergue la nécessité de disposer de connaissances précises liées aux phénomènes littoraux et maritimes pour les acteurs du territoire en charge de ces questions afin qu'elles se répercutent sur les cahiers des charges destinés aux bureaux d'études et aux professionnels.

### **L'intérêt de la thèse**

En tant qu'urbaniste et développeur territorial, j'ai souhaité poursuivre ce travail de recherche en rejoignant le groupe de recherche de l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel installé à l'Université de Bretagne Occidentale à Brest pour :

- appliquer une méthode de travail reproductible à tous les espaces littoraux et plus particulièrement aux ports de taille petite et moyenne, en prenant appui sur les éléments bâtis hérités du maritime.

---

<sup>4</sup> SCot du Pays de Brest, schéma de secteur de la Communauté des Communes de l'Aulne Maritime, Plan Local d'Urbanisme de la commune de Crozon.

<sup>5</sup> Opération de réaménagement d'ensemble de la station balnéaire de Morgat, aménagement de la ZAC de Kerem à Douranenez.

- continuer à se faire une expérience en proposant des outils d'aide à la décision conçus dans une optique d'aménagement durable des territoires littoraux (ville durable, tourisme durable, Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral)

### **Moyens mis en œuvre**

**La recherche-action**<sup>6</sup> fait partie intégrante de cette démarche scientifique et nous nous sommes appuyés sur le réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> »<sup>7</sup> comme unité de base de la co-construction du projet de recherche avec la société civile et les acteurs de territoire. La valorisation des données de cette recherche a été pensée en amont pour faciliter la retranscription auprès des différents publics impliqués. La cartographie se présente comme l'outil privilégié de diffusion de connaissances à tous les publics. La retranscription du travail de terrain est aussi l'occasion de mettre en avant les différentes visions des habitants et des acteurs du territoire.

### **La prospective urbaine et l'interdisciplinarité comme objectifs assignés à cette recherche-action.**

L'expertise s'appuie à la fois sur les contributions et travaux réalisés par les diverses sciences sociales (analyse économique, historique, sociologique, ethnographique) et une solide expérience de terrain. L'idée est donc de valoriser dans une démarche ces deux aspects en cherchant à ouvrir la démarche à une collaboration universitaire interdisciplinaire et aux professionnels de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'inventaire du patrimoine.

---

<sup>6</sup> La recherche-action (ou recherche-intervention, ou encore recherche-expérimentation) est une démarche et une méthodologie de recherche scientifique qui vise à mener en parallèle et de manière intriquée l'acquisition de connaissances scientifiques et des actions concrètes et transformatrices sur le terrain. Ce double objectif est souvent associé à une réflexion critique, notamment dans les Sciences sociales où la recherche-action trouve son origine.

<sup>7</sup> L'association « Port d'intérêt patrimonial » a été créée le 16 novembre 2011, à l'initiative d'une vingtaine de maires de communes littorales de Bretagne, dans le but de protéger et de valoriser le patrimoine historique bâti de leur port. Les maires, de plus en plus conscients de l'intérêt de ce patrimoine et des risques qu'il encourt (face à la pression urbaine et touristique actuelle souvent mal maîtrisée) ont décidé de se réunir pour joindre leurs forces et échanger de façon concrète sur leurs difficultés, leurs expériences et leurs projets d'avenir en matière d'identification, de protection et de valorisation de leurs patrimoines portuaires. Le réseau ainsi créé travaillera dans le dialogue avec l'ensemble des acteurs du littoral œuvrant dans le domaine de l'aménagement, du développement économique, touristique et culturel local.

L'expertise développée au cours de la recherche permet en outre de :

- rassembler les différentes disciplines dans l'analyse des patrimoines maritimes et dans l'analyse géohistorique de la ville portuaire,
- procéder au tri et au classement des éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime en s'appuyant sur l'élaboration des documents de planification pour concerter les habitants (diverses communications, enquête publique ) et protéger le bâti patrimonial selon le degré souhaité et le projet envisagé.

Ainsi, en référence des principes du développement durable (écologie, social, économie et culture), le processus de patrimonialisation agit comme un levier pour l'intégration d'éléments de culture maritime dans les projets d'avenir.

### **De l'inventaire à l'expertise : les outils développés dans la thèse**

Nous avons décomposé les différentes phases de l'expertise afin de les relier aux outils développés.

- 1. Connaître-reconnaître-spatialiser pour analyser finement la ville portuaire de taille petite et moyenne en lien avec son territoire littoral et maritime.**
  - Constitution d'une grille de lecture simplifiée du patrimoine maritime bâti et rappel du vocabulaire maritime en prenant appui des travaux de l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel.
  - Création de schémas explicatifs de la méthode.
- 2. Identifier et protéger les éléments bâtis et les sous-ensembles spatiaux d'intérêt patrimonial maritime** afin de les intégrer dans les documents de planification (PLU, PLUi, ScoT ).
  - Rappel des règlements d'urbanisme en vigueur en France actuellement selon l'objet (bâti ou ensemble spatial) et le degré de protection recherché.
  - Distinction entre un patrimoine identifié et non identifié en termes de règlement dans le document de planification.

3. **Redéployer localement** les activités en lien avec la mer et **revivifier** les sites portuaires et leurs quartiers attenants dans un esprit de continuité et de renouveau.

- S'appuyer sur les résultats de la recherche-action et plus particulièrement sur les projets d'aménagement urbain intégrant le patrimoine maritime bâti, développés avec le réseau Port d'intérêt Patrimonial pour enrichir la démarche scientifique.
- Utiliser la feuille de route des labels comme le document de suivi de la démarche sur le moyen terme.

En partant de la réalité plurielle des villes portuaires bretonnes majoritairement de taille petite et moyenne et en posant les fondements d'une géographie patrimoniale maritime, cette contribution vise à appliquer une méthodologie spécifique pour répondre à une problématique urbanistique concrète. Cependant, l'objet de recherche est complexe : la ville et le port en tant qu'espace multidimensionnel sont difficiles à appréhender. Nous sommes repartie des fondamentaux de la recherche en Sciences humaines et sociales et notamment de la géohistoire pour circonscrire l'objet de cette recherche « la ville portuaire de taille petite et moyenne ». Il y a une demande concrète exprimée localement par les élus et la population pour rendre compte des éléments de culture maritime dans les projets de territoire. Par le biais d'une pensée scientifique suffisamment structurée, nous proposons ainsi aux acteurs du littoral une méthode claire et des outils applicables à tous. Cette thèse a donc une portée sociétale et n'est pas seulement destinée au monde académique. De plus, l'aménagement des territoires littoraux nécessitent un arbitrage indépendant au regard de l'appétit féroce que les promoteurs immobiliers portent sur eux et des enjeux économiques induits par l'activité maritime. L'indépendance de la recherche scientifique est utile lorsqu'elle intervient en amont du travail des bureaux d'études et des prises de décision.

Ce travail de thèse est structuré en trois parties :

**La première partie** retrace l'émergence du port en tant qu'objet de recherche en Sciences humaines et sociales et revient sur la difficulté de définir un objet complexe pluriel constitué à la fois par la ville et le port. Nous soulignons ici l'intérêt de redessiner les contours de la ville portuaire pour ensuite donner une définition complète sous l'angle de la géohistoire (chapitre 1).



Puis nous abordons la question de la prise en compte des villes portuaires métropolitaines comparativement aux autres villes dans les différentes politiques en France. Quelles visions se portent sur ces espaces de vie et de travail depuis les années 1970 (période de rupture majeure des économies maritimes) jusqu'à aujourd'hui ? Un constat est posé. Les villes portuaires de taille petite et moyenne en France se retrouvent doublement à la marge en étant écartées des dynamiques de métropolisation et de maritimisation (chapitre 2). Pourtant elles forment un chapelet cohérent qui se retrouve à cœur des enjeux d'aménagement et de développement durable des espaces littoraux et maritimes.

**La seconde partie** souligne l'utilité de modèles urbanistiques qui tiennent compte des valeurs intrinsèques des villes portuaires de taille petite et moyenne pour accompagner l'évolution urbaine de cette catégorie de ville dans une optique d'aménagement et de développement durable des espaces littoraux et maritimes français (chapitre 3). Dans le chapitre 4, la méthodologie spécifique à l'analyse spatiale de la ville portuaire de taille petite et moyenne se décline en prenant appui sur des héritages maritimes bâtis et des espaces urbano-portuaires comme des révélateurs d'un espace-temps portuaire. Par une approche sensible et technique mêlée, il est possible de faire ressortir les liens existant sur la longue durée entre la ville portuaire et son territoire littoral et maritime de référence dans un rapport culturel homme/nature. Notre étude retient trois modes d'approche privilégiés pour conduire le diagnostic de territoire : la territorialisation sous l'influence des cycles terre-mer, les paysages culturels maritimes et les identités maritimes (chapitre 5). De nombreux exemples d'analyses, extraites des expertises menées sur le terrain, viennent éclairer la méthodologie développée.

**La troisième partie** invite le lecteur à entrer un peu plus dans l'application de la méthode en proposant un outil, la modélisation, et en détaillant les processus d'intégration du patrimoine maritime bâti utilisé dans le cadre de politiques de développement durable. Le chapitre 6 explique les partis pris retenus : aller à l'essentiel de l'analyse, simplifier la représentation graphique de la ville portuaire de taille petite et moyenne plurielle et favoriser l'intégration de leur valeur maritime dans des systèmes à différents échelons de territoires maritimes et littoraux. La ville portuaire de taille petite et moyenne peut ainsi être modélisée à l'échelon 1 par le biais de ces éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime ou à l'échelon 2 par le biais de ces espaces urbain-portuaires d'intérêt patrimonial (chapitre 6).

Enfin parce qu'une bonne partie du travail de cette recherche-action a été consacrée à l'application concrète des protocoles pensés en amont, nous avons pris le temps dans les deux derniers chapitres (les chapitres 7 et 8) de détailler les processus. La « dynamique Port d'intérêt Patrimonial », en utilisant le patrimoine maritime bâti comme un levier (par un effet que l'on qualifie généralement de *bottom up*), intègre cet élément de culture maritime dans les projets de territoire en tentant de répondre aux enjeux de la ville durable et du tourisme durable.

# **Première partie :**

## **le port et la ville portuaire**

Avec près de 5 500 kms de côtes, la France métropolitaine est un état côtier important à l'échelle de l'Europe ; elle se déploie sur trois façades maritimes : celle de la Manche-mer du Nord, celle de l'Atlantique et celle de la Méditerranée. Au territoire métropolitain, il faut ajouter l'ensemble des territoires d'Outre-mer qui lui confère une souveraineté de droit sur une Zone Economique Exclusive équivalente à 11 millions de kms carrés, plaçant la France au second rang des puissances maritimes mondiales derrière les Etats-Unis. Avec une telle hégémonie, la zone de contact entre la terre et la mer joue un rôle primordial pour assoir et organiser les activités maritimes, explorer et surveiller la ressource en mer, assurer la sécurité du transport maritime et celle du territoire français. On recense actuellement 1214 communes littorales métropolitaines et 92 communes littorales d'Outre-mer (classées comme telles par décret au titre de la loi Littoral de 1986). Elles semblent bien peu nombreuses au regard des 11 millions de kms carrés de superficie de Zone Economique Exclusive à gérer, d'autant que toutes ne disposent pas d'ancre à la mer, c'est-à-dire de port équipé d'infrastructures et d'espaces dédiés à l'accueil des activités maritimes. Dans cette configuration, les ports situés au croisement de ces vastes espaces maritimes et de l'*hinterland* terrestre apparaissent alors comme des portes maritimes privilégiées pour la gestion de l'espace maritime. Ce sont aussi des espaces de vie et de travail qui sont régulièrement transformés pour pouvoir accueillir de nouvelles activités au gré des opportunités, et porter à travers elles de nombreuses dynamiques liées à la mer sur des espaces qui, à l'échelle planétaire, apparaissent très circonscrits.

L'espace maritime et littoral (englobant les ports) a beaucoup été étudié, analysé et scruté par des chercheurs en droit, en géographie, en histoire, en sciences politiques. Par leur réflexion, ils accompagnent les Etats côtiers dans la mise en place d'une organisation rationnelle de ces espaces. Pour autant, dans une optique d'aménagement contemporain des littoraux, on ne s'est jamais vraiment intéressé à la « valeur culturelle » des ports en tant qu'espace de vie, de travail et de transit. Dans leurs formes urbaines, ils sont pourtant le résultat de la longue histoire maritime des lieux qui peut se lire à travers un certain nombre de bâtiments. Sur les littoraux français et en particulier dans l'espace aggloméré constitutif des ports, toutes les activités maritimes ont été développées (cabotage, exploitation de la ressource marine, construction navale, etc.) et les villes portuaires conservent en héritage la trace de ces activités.

Cependant au cours des dernières décennies (1980-2010), les reconversions portuaires brutales, engendrées par une succession de crises (structurelle, économique, sociale), ont confronté les ports à une situation jusque-là inédite avec le déclin des activités maritimes traditionnelles et l'obsolescence de nombreux bâtiments. D'un autre côté, ils sont devenus le lieu privilégié des vacances avec des projets ambitieux dans les domaines du tourisme, des loisirs et du résidentiel, confirmant ainsi la poursuite de l'attractivité des littoraux (cf. figures 1 et 2).

Dans le contexte actuel qui nous oblige à regarder en face les impacts de l'urbanisation de ces dernières années sur un écosystème marin et littoral de plus en plus fragilisé par diverses pollutions (plastiques, nitrates, pesticides, etc.), un paradoxe demeure autour de l'espace portuaire qui reste le lieu de tous les possibles et de la démesure. L'exploitation de ressources en mer (gaz, pétrole, minerais précieux) et l'installation de moyens de communications (cf. figure 3) s'affichent désormais comme ambitions à l'échelle mondiale. Dans ce cadre, pour partir à la conquête d'espaces marins et sous-marins, l'évolution nautique des navires combinée à la révolution numérique a permis à certains « bateaux de travail » (supertanker, porte-conteneurs, barge de forage *Oil and gas*) de devenir de véritables unités autonomes et mobiles, régulièrement ravitaillées en mer et indépendantes. Doit-on voir dans cette tendance un avenir maritime où une majorité de villes portuaires traditionnelles seraient délaissées au profit de nouvelles zones portuaires, détachées de la ville, autonomes et suréquipées, répondant mieux aux besoins des filières hyperspécialisées ? (cf. figure 4).

Sous l'influence de l'augmentation des mobilités et de la révolution du numérique, les territoires y compris littoraux se reconfigurent. Les villes portuaires, qu'elles soient grandes, petites ou moyennes, évoluent rapidement en étant l'objet de projets d'aménagement divers du fait de l'attractivité économique, touristique et résidentielle qui se portent sur elles.



Figure 1: le port de Saint-Raphaël au début du XXème siècle avec les torpilleurs à quai et la basilique Notre-Dame-de-la-Victoire en front de mer.  
Source : photographie de Jean Gilleta.



Figure 2: le port de Saint-Raphaël en janvier 2018 avec des yachts à quai et la basilique Notre-Dame-de-la-Victoire en retrait du front bâti touristique.  
Source : photographie de Nicolas Roissard. Google MAPS.



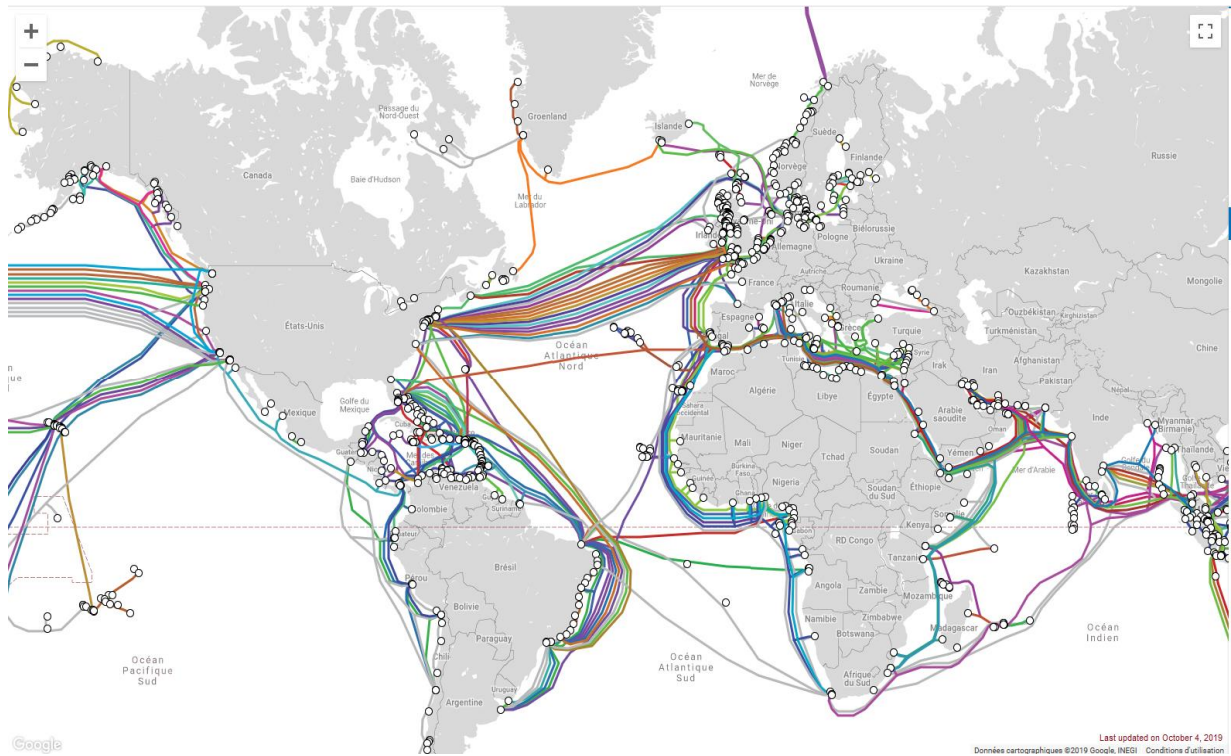


Figure 3: carte mondiale des câbles de télécommunication sous-marins.  
 Source: TeleGeography. Google INEGI, last update on October 4<sup>th</sup>, 2019

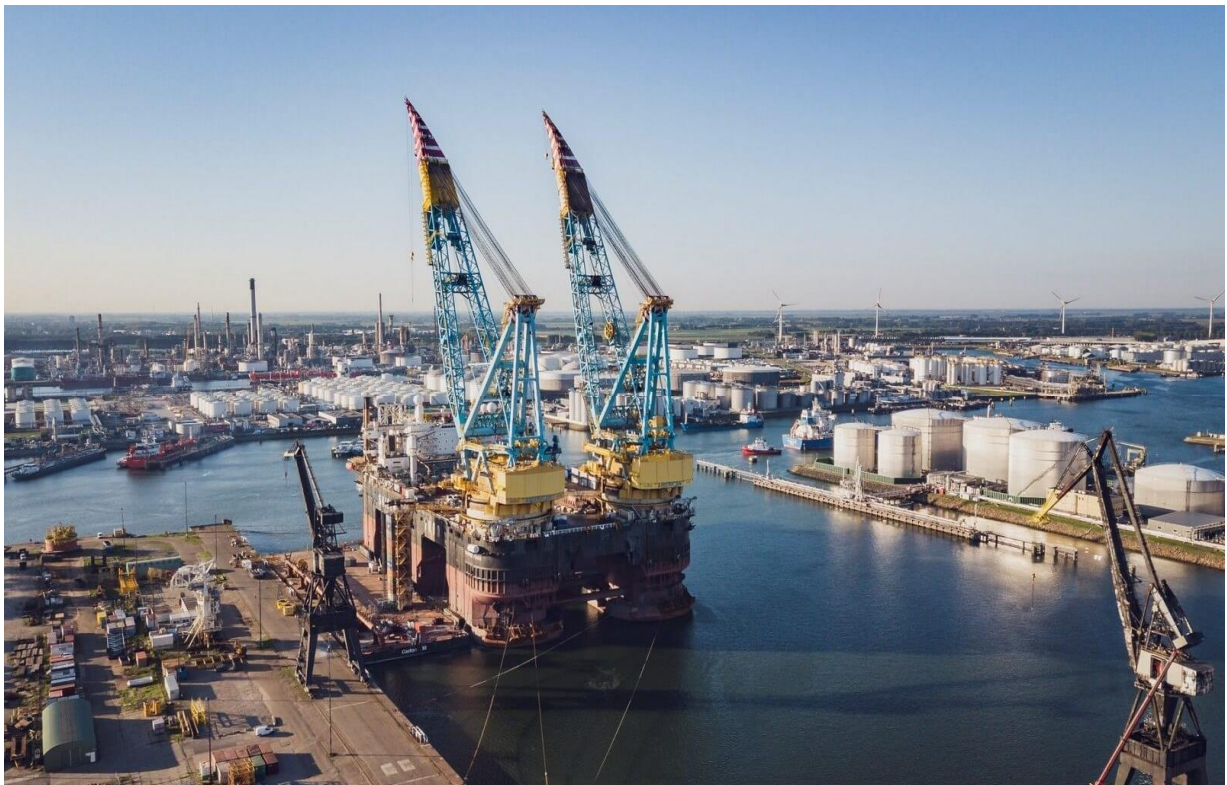


Figure 4: *Saipem 7 000*, navire spécialisé dans le levage et l'installation des structures offshore en maintenance à Rotterdam dans les chantiers de réparation navale Damen.  
 Source : Damen



Les activités nautiques et de loisirs ont comblé rapidement les bassins portuaires laissés vides, créant ainsi une nouvelle dynamique, à encadrer et à réguler sur le littoral. Par méconnaissance de la genèse portuaire et par manque de transmission de ce qui fonde les identités maritimes, la ville portuaire se transforme par à-coups au gré des opportunités foncières délaissées par les activités maritimes traditionnelles en déclin ou disparues. Sans un accompagnement spécifique qui tienne compte de l'histoire du lieu et de ses héritages maritimes, ne risque-t-on pas de diluer ou de gommer « ce qui constitue la ville portuaire » dans l'urbanisation littorale ? Comment préserver et continuer à faire coexister le port et la ville face au rouleau compresseur de la « surmodernité » (Augé, 1992) ? Sans prise de conscience de l'intérêt de conserver les lieux portuaires y compris de moindre envergure, ne risque-t-on pas de supprimer des points d'ancrage maritime utiles au redéploiement d'activités en lien avec la mer ? C'est par ces questions posées en préambule qu'il convient d'introduire le travail de ce premier chapitre.

Dans cette première partie, nous ferons état de la difficulté d'appréhender le port en tant qu'objet de recherche en sciences humaines et sociales dans une réalité plurielle. Puis nous exposerons les grandes tendances qui se portent actuellement sur les ports et les villes portuaires dans le contexte de la France métropolitaine, faisant des villes portuaires de taille petite et moyenne des lieux doublement à la marge et pour lesquels il y a peu de recherches consacrées.

# Chapitre 1) Le port, un objet de recherche

## 1.1. L'émergence du port dans les Sciences Humaines et Sociales

Le port en tant qu'objet de recherche en sciences humaines et sociales est apparu il y a environ cinquante ans dans l'élan qui a vu naître un intérêt pour le domaine maritime. Dans un pays qui s'ouvre sur trois façades maritimes métropolitaines, et plus encore Outre-mer, comment expliquer un intérêt aussi tardif ? Il serait bien trop simpliste d'avancer un début d'explication en évoquant les raisons culturelles d'une France foncièrement tournée vers la terre et dans la manière dont les choses de la mer ont, par le passé, été généralement appréhendées.

Au cours des Trente Glorieuses, en parallèle de questionnements plus globaux portant sur l'aménagement d'une France en plein « déménagement de son territoire » (Le Lannou, 1968), de nombreux chercheurs ont entrepris, chacun dans leur discipline respective mais aussi dans l'interdisciplinarité, à produire des études et des analyses sur la spécificité maritime française. En se développant avec rapidité dans l'espace, les nouvelles occupations littorales ont été le moteur d'une urbanisation continue que d'aucuns comme Jean Gottman assimileront à l'image d'un ruban urbain en lui attribuant le vocable Grec de *Tainiapolis*<sup>1</sup>. Afin d'illustrer l'évolution rapide de l'occupation de l'espace littoral au cours de cette période des Trente Glorieuses, nous pouvons nous référer à deux photographies aériennes obliques (cf. figure 5 et figure 6) de Cavalaire-sur-Mer prises en 1964 et 1970. Bien que prises sous un angle différent, à travers ses vues, on s'aperçoit que l'attractivité touristique en 1964 se traduit par l'installation d'établissements hôteliers au milieu des pins bordant la plage ou le long de la rue principale d'accès au littoral. Six ans plus tard, l'espace planifié et rationalisé laisse entrevoir sur la photographie aérienne de nouvelles infrastructures (route littorale, épis, pontons, etc.) ainsi qu'une densification et un émiettement des constructions.

---

1 de *Tainia* qui signifie ruban et de *Polis* la ville



Figure 5 : le littoral de Cavalaire dans le Var en 1964.



Figure 6 : le littoral de Cavalaire dans le Var en 1970.

Le phénomène d'urbanisation des littoraux au cours de cette période des Trente Glorieuses a été tellement rapide qu'en 1976, Jean-Luc Michaud soulevait le questionnement suivant :

*[í ] à des problèmes spécifiques n'appliquons nous pas, imperturbablement, les solutions qui ont été conçues pour des situations ordinaires ? Ainsi user des instruments habituels de la politique urbaine pour aménager le littoral est devenu une gageure. S'il s'agit de le ménager [í ] ces mêmes instruments sont alors illusoires. La dynamique des occupations côtières est en effet déterminée avant tout par des facteurs originaux, liés à la présence de la mer.<sup>2</sup>*

Grâce au constat partagé et largement relayé par les écrits et manifestes de certains scientifiques engagés, la société a pris conscience de la fragilité de l'environnement naturel littoral. Alors que certains cherchaient à défendre l'environnement littoral et à équilibrer les occupations de la frange côtière, d'autres ont contribué à poser les bases d'une nouvelle recherche.

### **1.1.1. Dans l'élan d'une Nouvelle Histoire**

C'est une chose complexe que l'émergence de concepts et d'objets de recherche en sciences humaines et sociales. C'est pourquoi, au-delà de distinguer les divers points de vue à travers les constats établis, l'idée est de comprendre comment le fait maritime, l'espace littoral et le lieu portuaire ont été abordés dans les champs d'une recherche pluridisciplinaire en sciences humaines et sociales pour faire advenir le port en tant qu'objet de recherche. De cette entreprise délicate ont émergé de nouveaux champs disciplinaires à commencer par l'historiographie maritime issue en partie du courant de la Nouvelle Histoire<sup>3</sup> avec la volonté de se distinguer de l'histoire navale, couvrant les récits de grandes batailles et des grands hommes.

### **L'émergence d'une interdisciplinarité en historiographie maritime**

En ouvrant dans l'interdisciplinarité, des sociologues, des ethnologues, des géographes, des économistes, des politologues et d'autres encore, ont mis à profit leur réflexion sur des axes de recherche communs.

---

2 J-L. Michaud (1976). Manifeste pour le littoral. Paris. Berger Levrault. 303 p.

3 La Nouvelle Histoire est le courant historiographique correspondant à la troisième génération de l'École des Annales française, apparue au début des années 1970, dans la lignée des travaux de la Revue de synthèse et des Annales. En France, ses principaux premiers représentants sont Jacques Le Goff et Pierre Nora. En Grande-Bretagne, elle est animée par des revues telles que Past and Present.

Le fait maritime, l'espace littoral et le lieu portuaire, en « perpétuelle tension » entre la terre et la mer, offrent de la matière aux chercheurs afin de pousser plus loin leurs questionnements et de s'ouvrir aux champs d'autres sciences « à la fois mères et sœurs » (Lemoine, 2005). Au-delà des seules spécificités maritimes, ces confrontations d'idées entre les sciences humaines et sociales ont permis aux chercheurs de dépasser leurs paradigmes en repositionnant leur regard sur les fondamentaux de leur discipline (et en particulier sur la notion d'espace-temps) pour s'écarter de l'histoire dite des « batailles » dont la chronologie trop linéaire était devenue complètement obsolète, tout en s'avancant vers des courants de pensée plus structurels, plus rationnels ou plus sensibles, avec à la clef de nouvelles méthodes et de nouveaux outils à appliquer (marqueur, signe, chorème, grille statistique<sup>4</sup> ).

Il est arrivé parfois que de nouvelles méthodologies influent sur l'ouverture d'un champ de recherche. Prenons l'exemple des ethnologues qui, pour faire face à la disparition brutale d'un monde maritime riche de connaissances et de savoir-faire développés par des sociétés littorales typiques, ont enrichi leurs méthodes et leurs outils afin de collecter, parfois dans l'urgence, les divers éléments constitutifs d'une mémoire collective (archives, iconographie, récits, textes) voire d'un patrimoine, ouvrant ainsi de nouvelles voies à la recherche. En référence à ce mouvement qui a éclot au cours des Trente Glorieuses et qui se poursuit encore aujourd'hui, il suffit de lire les écrits de Fernand Braudel pour percevoir l'enthousiasme qu'a suscité et que suscite encore l'envolée des sciences humaines et sociales sur l'ensemble de la période. En 1985, dans son discours de réception au Collège de France<sup>4</sup> , il écrivait :

*« Avec Marc Bloch et Lucien Febvre, la nouveauté a pris les proportions d'une violente révolution de l'esprit : avant tout parce qu'ils ont ouvert le territoire de l'historien aux diverses, jeunes et impérialistes sciences de l'homme. Elles ont envahi et submergé notre métier, comme elles envahissent, déforment et submergent les autres secteurs de notre culture. N'en doutez pas : d'autres révolutions sont en marche. Une nouvelle nouvelle histoire, une nouvelle nouvelle culture nous guettent et déjà nous narguent à l'horizon ».*

De ce fructueux échange est née une forme de disciplinarisation, d'où s'élèvent les questionnements mais aussi les doutes.

---

<sup>4</sup> Discours de réception au Collège de France de Fernand Braudel, en date du 30 mai 1985. Le Collège de France se définit comme le lieu de la science en voie de se faire et des enseignements destinés au renouvellement des savoirs.

Des historiens engagés dans la nouvelle historiographie maritime feront état d'une forme d'exigence de l'esprit en défendant la posture suivante : «*On ne se repliera pas derrière la notion historiographique paresseuse et passablement stérile de "l'histoire maritime"*» (Cabantou, 1996, p. 28) et se positionneront par rapport à une histoire maritime qu'ils estiment du passé en expliquant que «*parler aujourd'hui d'histoire maritime c'est se complaire paresseusement dans un domaine dont on n'a jamais vraiment interrogé le sens, dont on n'a pas réellement délimité les bornes, dont on n'a pas sérieusement circonscrit l'objet*» (Cabantous, 2001, p.18-28).

En rejoignant les rangs de cette nouvelle historiographie maritime, des historiens tel que Georges Duby ont affirmé que l'histoire devait se mettre à la géographie des « petites » gens et des questions sociales dans la lignée des travaux de Pierre George<sup>5</sup> et de Maurice Le Lannou<sup>6</sup>.

## **Un regard nouveau sur les ports**

C'est ainsi que le port, en tant que lieu de vie des gens de mer et d'expression des cultures maritimes et littorales (englobant la ville portuaire mais aussi son arrière-pays maritime), a été traité avec un regard neuf porté par de nouveaux champs, celui de l'histoire des mentalités et celui de l'histoire sociale dont l'ouvrage majeur d'Alain Cabantous qui publia en 1980 un ouvrage sur *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. En dépassant le simple récit et aidée par les outils de la statistique et de la cartographie, l'économie maritime a pu également être refondée sur des bases nouvelles, celles du temps long, en offrant une vision géopolitique des mers qui s'affranchit des frontières pour souligner l'importance du parcours de certaines catégories sociales liées au maritime dans les échanges marchands et la trajectoire portuaire. Nous pouvons citer à titre d'exemple l'ouvrage intitulé *La course malouine du temps de Louis XIV* d'André Lespagnol, qui par son analyse vient étayer les raisons du succès et de la notoriété du port de Saint-Malo grâce à la course malouine.

---

5 Pierre George (1909-2006) est un géographe spécialiste de la géographie humaine et économique. Pour lui «*l'identité du géographe reste attachée à l'étude de la condition humaine, à des échelles diverses et emboîtées qui vont de la maison et du quartier, même et surtout du quartier en difficulté, jusqu'aux continents* ».

6 Maurice Le Lannou (1906 -1992) est un géographe dont la conception de la géographie était inséparable de celle de l'histoire. Selon lui, c'est la science qui permet «*la connaissance sans cesse plus affinée des multiples relations entre les hommes et les lieux où ils vivent.* »

En s'écarter de tout déterminisme géographique, par ce nouveau point de vue, il détaille la stratégie commerciale mise en place par les armateurs locaux pour rattraper leur retard dans la course et met l'accent sur l'importance de la transmission des savoirs maritimes pour constituer un réservoir de marins au sein d'une population maritime alentours et l'augmenter selon les besoins la flottille.

Concernant les ports, nous retiendrons ici deux approches intéressantes mêlant l'histoire et la géographie rapprochant ainsi les sciences humaines et sociales. La première étant celle de Gilbert Buti, agrégé d'histoire, qui en soutenant une thèse en géographie intitulée *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVIIème s. -début XIXème s.) : contribution à l'étude des économies maritimes*, a montré : « *combien un petit port peut être un observatoire et le miroir des mutations des sociétés littorales et des économies maritimes sur le temps long. Entre la fin du XVIIe siècle et le début du XIXe, Saint-Tropez connaît en effet un temps de croissance lié au dynamisme de sa vie maritime : pêche côtière, armement, navettes et caravanes vers le Levant sont autant d'organisations marchandes profitant des espaces laissés libres par Marseille* »<sup>7</sup>. La seconde a été retranscrite par l'historien Gérard Le Bouëdec, spécialiste de l'histoire maritime, dans un article portant sur les petits ports bretons du XVIe au XIXe siècle. En tentant par une approche plurielle, et sous l'éclairage de la dynamique des réseaux, de définir les petits ports (bretons) et leurs territoires, les communautés littorales associées et le rôle central du marché du cabotage sur une période allant du XVIe au XIXe siècle, il rappelle « *qu'utiliser le singulier pour parler du petit port traduit mal la diversité des situations dans la mesure où chaque petit port possède ses spécificités qui révèlent une cohérence d'ensemble* ».

La géographie a longtemps été considérée comme propédeutique de l'histoire, c'est-à-dire placée avant dans une sorte d'introduction à l'étude où elle était « *chargée de lui donner un corps (le milieu physique), un visage (le milieu naturel) et un portrait-robot (l'hexagone)* » (Grataloup C., 2001). L'envolée des sciences humaines et sociales depuis la fin des années 1970-80 jusqu'à aujourd'hui a permis de dépasser l'ancienne didactique qui cantonnait l'histoire au passé et aux archives et la géographie à un travail du terrain au présent.

---

7 Texte de présentation de l'ouvrage de Gilbert Buti aux Editions Presses Universitaires de Rennes. <http://www.pur-editions.fr/detail.php?idOuv=2359>



Comme l'écrivait Marcel Gauchet en 1988, les sciences sociales "*réhabilitent la part explicite et réfléchie de l'action*". Avec le port comme objet historicisé, les chercheurs ont redonné un sens à l'action des hommes sur les espaces littoraux et maritimes si particuliers.

### **L'espace-temps portuaire encore trop peu étudié dans sa forme actuelle**

Malgré l'ouverture de ces nouveaux champs de recherche et le foisonnement des analyses et études de cas ayant contribué à élever le port en tant qu'objet d'étude, nous constatons néanmoins que le port reste encore trop peu le sujet principal. Il se retrouve le plus souvent en arrière-plan d'un récit portant sur les hommes et l'organisation de leurs activités liées au maritime. Quand il devient objet principal de la recherche en historiographie, il est contraint dans une échelle de temps révolue et réduit dans son analyse aux seules archives, informations et indices obtenus au cours de la recherche. Prenons exemple de l'article de Laurent Pavlivis portant sur *les petits ports et les chantiers navals en Provence au XIX<sup>ème</sup> siècle* pour étayer notre propos. Dès l'introduction, l'historien indique les raisons de son analyse :

*« L'historiographie privilégie l'étude des grands ports au détriment des petits, elle privilégie également l'étude de la construction navale industrielle plutôt que la construction traditionnelle et s'intéresse davantage à cette dernière activité pour l'époque moderne que pour la période contemporaine. »* (Pavlivis, 2010, p. 46). En redonnant une part plus importante dans l'histoire aux petits ports de Provence et en mettant en avant le rôle économique des chantiers navals artisanaux, l'historien poursuit :

*« La construction navale traditionnelle est plus souvent abordée sous l'angle de l'architecture navale que sous celui de l'économie maritime. Les petits ports constituent des observatoires privilégiés pour corriger ou tout au moins pour compléter ces approches en examinant un secteur négligé jusqu'à présent à savoir la production des navires en bois au XIX<sup>e</sup> siècle dans les chantiers provençaux »* (Pavlivis, 2010, p. 46). Enfin il s'explique sur les possibilités mais aussi sur les limites de l'exercice, dans cette étude approfondie en historiographie maritime, en faisant état d'un corpus important :

*« Pour tenter d'approcher au mieux la production des chantiers traditionnels nous disposons d'un corpus de sources vaste et varié. Rappelons simplement que l'évaluation de la production de ces chantiers passe par la réalisation de bases de données des navires construits puisque aucune statistique globale n'existe ».* (Pavlivis, 2010, p. 46)



Le récit historique apporte un éclairage précis sur un fait relevant du passé et réhabilite une part de vérité tout en redonnant du sens à un contexte général. Cependant, il fait encore trop rarement référence à l'espace portuaire. Pourtant l'histoire maritime, dans une série de faits et de causes s'enchaînant les uns les autres sur le temps long, pourrait aider à corrélérer l'espace-temps portuaire et la forme de la ville en tant que résultat de cette évolution.

### **1.1.2. Le port se dessine au présent dans la géographie**

Au regard de la géographie, notre discipline de référence, le clivage persistant entre une géographie dite physique et une géographie humaine s'est sans doute posé en frein à une interdisciplinarité possible, en géohistoire notamment, jusque dans les années 1970. Il y a peut-être une autre explication à ce retard et qui trouve sa raison dans le rôle qu'on semble attribuer à la science dite géographique. La géographie est en effet conditionnée par l'époque dans laquelle elle opère et par les moyens techniques de celle-ci. Malgré son antériorité historique, elle n'est reconnue comme science qu'au début du XIX<sup>ème</sup> en même temps que la sociologie et la psychologie. Elle sert tour à tour aux différentes formes de pouvoirs pour assoir une stratégie de conquête mais aussi faciliter l'exploration et plus tard l'exploitation des ressources des territoires conquis ; la carte symbolisant l'outil du stratège. *De même que les philosophes évoquent Platon et Aristote pour traiter des débuts de la pensée européenne il y a vingt-cinq siècles, (...) les Enquêtes d'Hérodote marquent, elles aussi il y a vingt-cinq siècles, l'apparition du raisonnement géographique comme forme d'analyse des rivalités de pouvoirs sur des territoires.* (Lacoste, 2012, p.14).

### **La pensée géographique contribue à l'aménagement du territoire**

Dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, dans un contexte de déconstruction et de recomposition généralisée des espaces français mais également mondiaux (induis par la décolonisation, les migrations, le développement urbain et périurbain, l'exode rural, etc.), de nombreux géographes ont alerté sur les transformations spatiales en cours et prodigué leurs savoirs, déclenchant au passage une prise de conscience politique quant à la nécessité de penser l'aménagement du territoire dans un souci d'équilibre entre les régions françaises et avec les Outre-mer.

C'est ainsi qu'en réponse à la demande politique de nouveaux outils géographiques ont vu le jour et ont permis de mieux appréhender la réalité de territoires en mouvement. Inspirées des sciences économiques, cette nouvelle géographie est délibérément appliquée et tournée vers la demande sociale. Les géographes contribueront à ces travaux en ouvrant de nouveaux champs de recherche allant vers une géographie rationnelle et une géographie humaine et sociale.

Par le biais de champs de recherche liés à la géographie rationnelle et volontaire de la spatialité, de nouvelles représentations géographiques sont inventées. « *Il faut passer de l'occupation spontanée immédiate et économique à l'organisation volontaire d'une ville, d'une région, de tout le territoire* » (Guichard, 1965). Avec la production de nouveaux outils, les études statistiques et la cartographie vont aider à l'établissement de diagnostics de territoire et contribueront à réduire les incertitudes vis-à-vis de cette réalité en mouvement. Dans un courant initié autrefois par Paul Vidal de la Blache, la géographie dite humaine s'est enrichie des travaux de géographes tels que Pierre George ou Maurice Le Lannou voire d'historien tel que Lucien Fèvbre ; chacun s'attachant à replacer l'homme dans un environnement propre. En diffusant une forme nouvelle de pensée humaniste conçue pour l'aménagement de la France, ces derniers ont ouvert un nouveau champ : celui du développement local.

En 1963, une Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR)<sup>8</sup> est créée. Placée sous la tutelle du premier ministre, elle a en charge la réflexion stratégique du territoire français et la mise en application des politiques d'aménagement. Jean-Louis Guigou directeur de la DATAR de 1997 à 2002 dira :

*« L'aménagement du territoire n'est plus seulement une politique d'équipement. Sa priorité est le développement local et pour cela, il faut une recomposition du territoire en pays et en agglomérations et un partenariat renouvelé entre l'État et les collectivités locales ».*

Le terme de délégation a volontairement été choisi pour faire référence au travail d'une équipe spécialisée plutôt qu'à celui d'une structure politique traditionnelle.

Dans sa forme la DATAR a été conçue pour ne pas perturber le travail des structures administratives existantes et combler un manque, celui « *d'un organe qui provoque des études, en fasse la synthèse et en tire les conclusions* » (Bodiguel, 2006, p. 402).

---

<sup>8</sup> Le 14 février 1963, le Général de Gaulle, alors président de la République française, annonçait la création de la Datar et en précisait les missions. Rattachée aux services du Premier ministre, la Datar s'est imposée comme un acteur majeur de la stratégie en matière d'aménagement du territoire, en complément du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT).

Elle suscita de nombreux débats entre parlementaires et malgré les doutes soulevés quant à son efficacité, ces derniers conclurent : *la Délégation recevra [...] dans l'appareil gouvernemental français la place que requiert le problème important qu'elle doit résoudre*<sup>9</sup> ». Par cette délégation, qui exista dans sa forme jusqu'en 2014<sup>10</sup>, certains verront le signe d'un changement de mentalités, d'une marche en avant de la France qui se modernise et les travaux de géographes auront pour leur part contribué à nourrir cette « tête chercheuse » dans son aspect créatif et innovant et particulièrement dans les questions relatives à l'aménagement du littoral. Son action accompagnera la France alors en pleine croissance dans un développement qui sera signe de progrès économique et social.

## La géographie portuaire et maritime

Contraints dans leur organisation spatiale par des flux maritimes en plein essor et des fonctions portuaires en reconversion, les ports et par extension les villes portuaires, n'échappent pas aux réflexions d'aménagement<sup>11</sup>. Dans la course au gigantisme et à la conteneurisation, analyser les ports et les trajectoires maritimes dictées par les logiques de la marchandisation mondiale a été nécessaire non seulement pour comprendre l'ampleur du commerce maritime et les mutations en cours dans les espaces portuaires mais aussi pour répondre aux besoins d'aménager des espaces littoraux dont l'évolution rapide oscille entre protection des espaces naturels et accueil de nouvelles activités.

André Vigarié, fondateur de la géographie portuaire et maritime française, a largement contribué par ses travaux de recherche à montrer les effets de la maritimisation dans une géostratégie mondiale oscillant entre géo-politique et géo-économie. Pour cette recherche, retenons cette approche qui amène à considérer le port comme une aire de contact ayant son propre « éco-système » socio-économique. En s'écartant de tout déterminisme physique, il a mis en lumière le rôle moteur d'une activité portuaire lorsqu'elle est insérée dans une dynamique économique allant de l'avant pays-maritime à l'arrière-pays terrestre, soulevant au passage les liens existant entre la ville et son port sous l'angle d'une économie maritime plus vaste.

---

9 Catroux (Diomède), JORF Assemblée Nationale, Débats, 27 novembre 1963, p. 747.

10 Afin de rendre l'action territoriale de l'État plus cohérente, la DATAR ainsi que le comité interministériel des villes (CIV) et l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (ACSé) ont été fusionnées prenant la forme d'un nouveau Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) en 2014.

11 Le port et la ville. Action de recherche, d'innovation et d'expérimentation menée dans le cadre du programme cité-projets de 1990 à 1995 par le Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace.

Elaborées dans un contexte particulier et à une échelle choisie, de nombreuses typologies de ports sont ressorties de ces analyses. Dans une étude parue en 1993 sur les ports de commerce de l'Arc Atlantique européen, Jacques Marcadon, en prenant appui sur les tonnages débarqués, distingue parmi les différentes catégories de ports spécialisés (cf. figure 3) une vaste gamme de ports moyens et secondaires polyfonctionnels (Brest, Roscoff, Milford Haven, Sines, etc.) et quatre grands ports majeurs (Liverpool, Nantes-Saint-Nazaire, Bilbao et Lisbonne). Par cette typologie, en classant les ports d'après leurs tonnages débarqués et la diversité de leurs fonctions portuaires, Jacques Marcadon offre une comparaison possible des ports entrant dans la dynamique de l'Arc Atlantique. La cartographie facilite notre perception des ports d'après leur situation géographique.

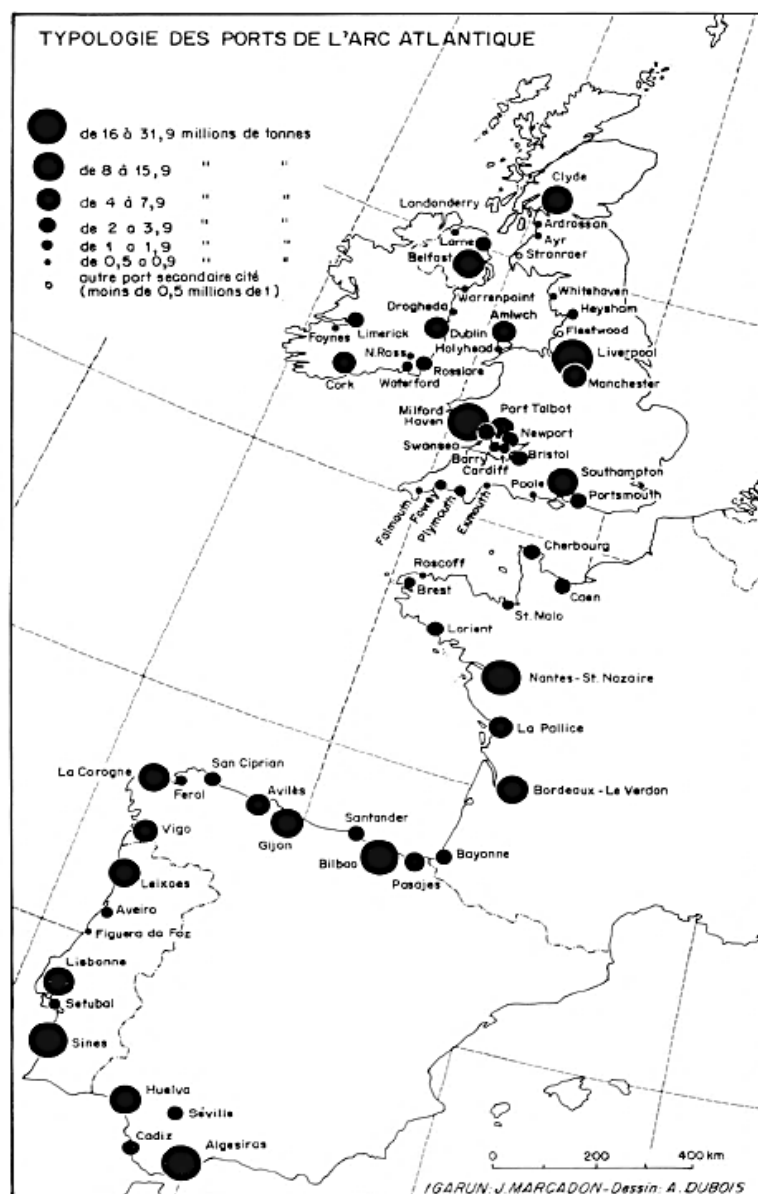


Figure 7: typologie des ports de l'Arc Atlantique en 1993 selon J. Marcadon  
Source : IGARUN

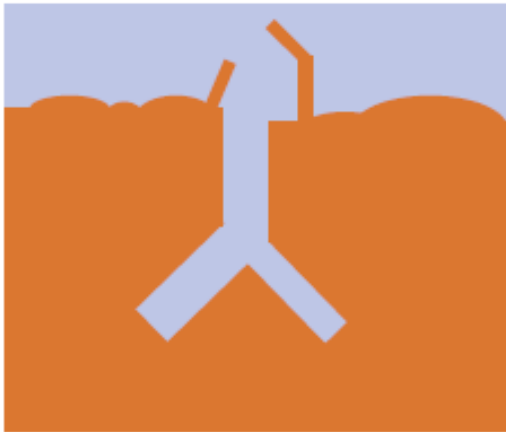
Plus récemment, en 2012, dans le cadre du programme Train for Trade porté par la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED)<sup>12</sup>, la Division de la Technologie et de la Logistique a élaboré une typologie des ports dits artificiels en schématisant leurs infrastructures portuaires (cf. figure 8). Le port artificiel se distingue du port naturel car il peut être créé à l'intérieur des terres par dragage ou gagné sur la mer en construisant des digues. Cette typologie réalisée met en lumière l'espace industrialo-portuaire dans ses variantes et sous-tend une forme de technocratie nécessaire pour optimiser la capacité commerciale d'un espace portuaire. Réside toutefois dans cette typologie un manque car la ville portuaire n'est ici absolument pas représentée. Dans une approche économique et logistique afférente à la conteneurisation, de nombreuses analyses ont souligné le rôle de levier du transport maritime dans l'internationalisation des chaînes de valeur des produits conçus, assemblés et distribués à différents endroits de la planète (Fremont, Soppé, 2005). Couplée à une analyse spatiale, le transport maritime apparaît alors sous la forme d'une double dynamique à l'origine d'une forte attractivité : la première se présentant sous le trait des flux du commerce international, la seconde sous l'effet d'une métropolisation littorale qui corréle le développement urbain aux fonctions centrales de la ville portuaire. A l'échelle de l'économie mondiale, il est alors légitime de se poser la question de la pertinence de ces typologies arrêtées dans un espace-temps portuaire sans cesse en mouvement. Qu'advient-il de l'espace portuaire lorsque cette double dynamique s'atténue voire disparaît au gré des cycles de l'économie mondiale et provoque dans son sillage des reconversions portuaires ?

En considérant le port comme une aire de contact entre deux domaines de circulation, terrestre et maritime, l'approche d'André Vigarié est intéressante parce qu'elle dépasse la vision d'un port qui se limiterait au territoire portuaire en y rajoutant l'action des sociétés maritimes et littorales portée au-delà sur d'autres espaces. C'est précisément pour cette raison que la ville portuaire doit être circonscrite et pensée à travers ses différentes composantes spatiales « *Tout objet d'étude de société possède une dimension spatiale ; celle-ci n'est pas réductible à la seule localisation (í )* » (Lussault, 2013, p. 947). Le mot « port » porte en lui un sens pluriel au terme d'une polysémie<sup>13</sup> qui fait coexister « un sens nouveau » avec un ou des sens anciens admis antérieurement. Par quelles définitions successives le port s'est-il illustré dans le temps ?

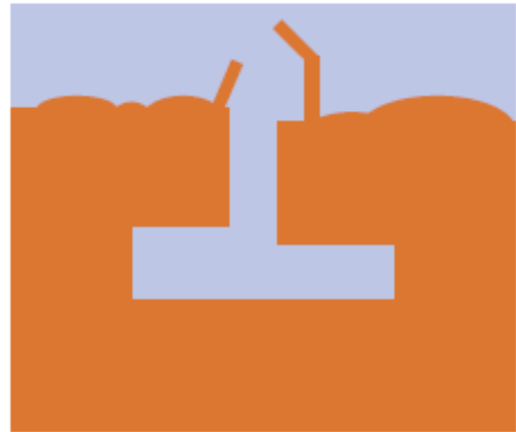
12 <https://tft.unctad.org/wp-content/uploads/2014/08/PFP.M2.pdf>

13 « Le sens nouveau, quel qu'il soit, ne met pas fin à l'ancien. Ils existent tous les deux l'un à côté de l'autre. Le même terme peut s'employer tour à tour au sens propre ou au sens métaphorique, au sens restreint ou au sens étendu, au sens abstrait ou au sens concret... A mesure qu'une signification nouvelle est donnée au mot, il a l'air de se multiplier et de produire des exemplaires nouveaux, semblables de forme, mais différents de valeur. Nous appellerons ce phénomène de multiplication la polysémie » (Bréal 1897, p.154-155).

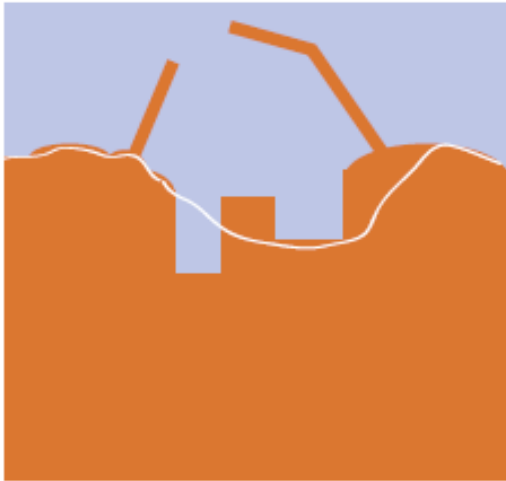
Canal coupé en Y



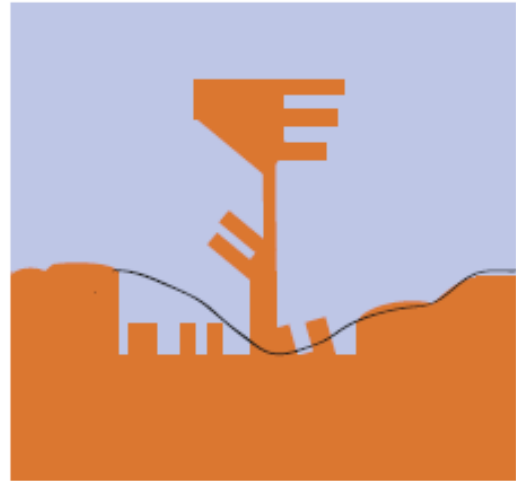
Canal coup en parallèle



Projection  
(la ligne pointillée marque le littoral de l'original)



Ajout d'une île au port existant



Manche et bassin d'évitage coupé



Figure 8: typologie des ports artificiels. Source : CNUCED, 2012.

## 1.2. Le port, un objet à la réalité plurielle difficile à définir.

### 1.2.1. Retour sur l'historique du mot port

Déjà sous l'Antiquité, dans des textes anciens, on retrouve la trace du mot port en latin sous le vocable de «portus » qui recouvre plusieurs réalités y compris non maritimes. *Portus* définit à la fois un « *endroit aménagé pour accueillir les bateaux* » tels un havre, un asile ou une grève mais aussi « *tout lieu d'entrée et de sortie de marchandises* » comme un gué ou un radier franchissant un bras de mer, un cours d'eau voire même un passage dans les montagnes. Dans le dictionnaire de Jean Nicot : *Le Thresor de la langue francoyse*, premier grand corpus de dictionnaire français-latin datant de 1606, le mot « port » désigne « *un sein ou autre endroit de coste de mer, ou de riviere où les vaisseaux surgissent pour charger ou descharger, Portus.* » Par effet de comparaison, on comprend mieux comment étymologiquement le mot français « port » a pris racine dans une pluralité d'expressions latines lorsqu'il est confronté à différentes situations. *In portu sum* se traduit par « je suis à port » tandis que *Naues subducere* signifie « *Tirer et mener navires à port* ». *Portuosus locus* est une expression utilisée pour indiquer « un lieu où il y a plusieurs ports ».

Dans l'élan des Grandes découvertes, en parallèle d'évolutions nautiques importantes, le moyen vélique va peser de plus en plus sur le sens du mot port. Dans une forme de déterminisme naturel, le port est devenu « *le lieu où la mer s'enfonce dans les terres, propre à recevoir les vaisseaux et à les tenir à couvert des tempestes* » (*Dictionnaire de l'Académie française*, 1694). Par élargissement de la notion de lieu, le port s'étend également à tous les lieux de débarquement des navires sur les rivières. Il est ainsi précisé dans ce même dictionnaire : *Petit port. Grand port. Il y a des ports que la Nature a faits. Il y a deux forts qui deffendent l'entrée du port. Ce port a dix brasses d'eau. Le fond de ce port est bon. Ce port a un fond de vase. Ce port est fermé d'une chaine. Ce n'est qu'un bassin, ce n'est pas un port. Ce port se remplit aisément. Il n'y a que des barques qui puissent tenir dans ce port. Faire naufrage au port. Les lieux où les vaisseaux abordent.* Dans un sens plus figuré, le mot port est aussi employé pour exprimer une entreprise plus ou moins réussie tel que « arriver à bon port ». La qualité d'un port s'apprécie donc non seulement à travers la forme et la taille de l'abri côtier auquel il fait référence mais aussi en rapport avec la sécurité du lieu et le repos des équipages.

Aux XVIème et XVIIème siècles, il n'est pas rare de voir les équipements portuaires et les bâtiments de fonctions détaillés et directement reportés sur les cartes pour indiquer aux marins les qualités de l'escale mais aussi « les forces en présence » de ce point d'entrée du territoire (cf. figure 9). C'est au XIXème siècle qu'une première bascule de sens se fait, avec la distinction entre port naturel et port artificiel. Cette distinction ne met pas en opposition un port naturel qui serait vierge de tout bâti avec un port artificiel qui lui serait aménagé. En tant que lieu privilégié du transbordement de marchandises et des activités maritimes qui lui sont liées, l'endroit où s'établit le port est de ce fait un endroit anthropisé.

Cependant par glissement sémantique, la notion de port artificiel dans le *dictionnaire de l'Académie française* (1835) souligne de façon implicite l'essor d'une nouvelle technicité (et plus particulièrement celle issue du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussée) concomitamment avec une industrie en plein développement et la réalisation de grands travaux maritimes. Dans le prolongement d'une pensée philosophique ayant trait à « l'utilité »<sup>14</sup>, le XIXème siècle est un siècle marqué par le Génie civil et la construction d'infrastructures « à la conquête de l'espace français » (Picon, 1994). « *Sous la pression conjuguée de la révolution industrielle et de la mondialisation, les grands ports de commerce français connaissent des mutations techniques et économiques sans précédent* » (Marnot, 2014, p.197). La maîtrise technique répond ici aux besoins d'une économie à défendre dans un contexte de concurrence du transport maritime due en partie à l'évolution nautique passant d'une « marine en bois » à une « marine en fer » (à vapeur). Le dictionnaire de 1835 enrichit la définition de port d'un nouvel aspect technique : « *Port de mer. Petit port. Grand port. Bon port. Il y a des ports naturels et des ports artificiels. Il y a deux forts qui défendent l'entrée du port. Entrer dans le port. Sortir du port. Ce port a dix brasses d'eau. Le fond de ce port est bon. Ce port a un fond de vase. Un port fermé d'une chaîne. Ce n'est qu'un bassin, ce n'est pas un port. Un port qui se remplit aisément. Nettoyer, creuser un port. Cette ville a un beau port. Le port de cette ville est sûr et commode. Ce port n'a pas assez de fond, il n'y a que des barques qui puissent y tenir* ». Une clarification sémantique intervient à la fin du XIXème siècle avec l'essor d'une pluriactivité qui s'installe dans les ports. Comme un préalable à l'inventaire, par définition le port se décline sous la forme de syntagmes nominaux venant préciser sa situation géographique mais aussi ses fonctions.

---

14 "L'utile circonscrit tout. Ce sera l'utile qui dans quelques siècles donnera des bornes à la physique expérimentale, comme il est sur le point d'en donner à la géométrie " D. Diderot, *Pensées sur l'interprétation de la nature*, 1754, p. 23.





Dans le *dictionnaire de la langue française* d'Émile Littré (1872-77) le port se distingue en tant que :

- Port de mer,
- Port des rivières,
- Bas port, se dit, à Paris, de certaines parties des quais de la Seine, qui sont assez peu élevées pour qu'on y débarque et embarque commodément les marchandises.
- Port militaire, celui où stationnent d'ordinaire les bâtiments de guerre d'un État.
- Port marchand, celui qui reçoit les bâtiments marchands (cf. figure 10).
- Port fermé, port garanti de la violence du vent et des lames. On dit par opposition : port ouvert.
- Port de toute marée, celui où les bâtiments peuvent entrer en tout temps.
- Port de marée, petit port où l'on ne peut entrer que lorsque le flot a acquis une certaine hauteur.
- Port de barre, celui dont l'entrée est fermée par une barre.
- Port franc, celui où les marchandises ne payent point de droits, tant qu'elles n'entrent pas dans l'intérieur du pays.

Dans cette étude, il est important de souligner également que le mot « port » dans sa définition est associé pour la première fois au mot « ville » à cette même période. Ainsi, dans le *dictionnaire de la langue française* d'Émile Littré (1872-1877), par port on désigne également la « *ville bâtie autour d'un port* », avec pour exemple pris « *Brest est un beau port* ». Au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, la croissance économique des ports va se doubler d'un développement urbain conséquent, non seulement pour les villes portuaires disposant d'un port de commerce mais aussi pour le port de taille plus modeste dont l'activité maritime va générer un bâti aligné en front portuaire (cf. figure 11). Sous l'impulsion de l'industrie de la conserverie, des ports de pêche, créés parfois *ex-nihilo* (à l'exemple du Guilvinec en Finistère), vont se développer et devenir, par leur intense activité, le moteur d'une urbanisation littorale connexe. Jusque dans les années 1930, une forme de pluriactivité va naître de cette double dynamique urbaine et portuaire, et paradoxalement avec elle, une spécialisation des ports va s'opérer. Dans un extrait du *dictionnaire de la langue française* datant de 1932, les ports sont classés par catégories : « *Port marchand, Port de commerce. Port de guerre. Port de pêche* ».



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 10: Dessin du port marchand du Havre datant de 1817.  
Source : BNF Gallica.



Figure 11: Le port de pêche de Sète en 1927  
Source : BNF Gallica.



A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et au début du XX<sup>ème</sup> siècle, l'imagerie populaire contribua également à sa façon à renforcer la spécificité maritime de certaines villes portuaires à l'image du port militaire de Toulon (cf. figure 12).



Figure 12: Le port de guerre de Toulon en 1901.  
Source : BNF Gallica.

L'espace portuaire est complexe dans sa forme. A chaque nouvelle version du dictionnaire de la langue française, le mot « port » par sa polysémie a intégré petit à petit les différentes facettes de la réalité des ports. Dans une forme d'exhaustivité, les différents dictionnaires de la langue française ont cherché à appréhender au mieux les spécificités de cet espace en contact avec la mer et qui, par l'action d'entreprendre des hommes, a généré un certain nombre de bâtis aux diverses fonctions. Des définitions successives ont accompagné l'évolution du mot « port » en faisant état d'un environnement géographique particulier, d'une variété de formes bâties, d'une diversité de fonctions (etc.), et dans un sens plus figuré, en cherchant à retranscrire la perception que l'homme peut avoir de cet espace (par exemple « être à bon port »). Cependant, au-delà de cette forme exhaustive qui apparaît dans les dictionnaires, les définitions du mot port peuvent être complétées de définitions plus partielles pour souligner une tendance ou un regard croisé de spécialistes. C'est pourquoi mon analyse ne saurait être complète sans aborder du point de vue du langage, le changement de paradigme des années 1960-1980 qui touche les ports et leurs espaces maritimes mis en réseaux, au terme d'une spécialisation accrue en matière de transports maritimes.

### ***1.2.2. De nouvelles acceptions du mot « port » possibles dans une approche dynamique d'économie maritime.***

Tout en participant au développement des villes portuaires et de leur territoire maritime, les ports ont profité « d'une dynamique et d'un fonctionnement fortement extraterritorialisés » (Lavaud Tilleul, 2012, p.12). Des auteurs spécialisés (ingénieurs du Génie maritime, juristes, géographes de l'économie maritime, etc.) ont proposé, dans le cadre de leurs réflexions et de leurs travaux portant sur l'économie maritime, des définitions très partielles des ports entraînant une deuxième grande bascule de sens et avec elle de nouvelles acceptions du mot port. De nouvelles acceptions sont apparues au profit de la fonction portuaire nouvellement attribuée (voir page suivante). Ainsi, le port au contact des flux du transport maritime devient tour à tour un lieu aménagé, une aire de contact, un espace que la mer remplit, un lieu désigné par autorité administrative, une entité géographique et économique voire un point de départ et d'arrivée des bateaux. Affranchi de son contexte géographique, il prend l'allure d'un port « hors sol » pour mieux souligner la dynamique portuaire. Pour appréhender le sens de ces diverses acceptions, les définitions d'experts ont été retranscrites sous la forme de schémas (cf. figures 13).

**Louis Baudez (1880-1999), professeur d'économie à l'université d'Anvers et écrivain belge :** *«Le port est le point d'arrivée et de départ du transport maritime équipé et organisé pour assurer le transbordement des voyageurs et des marchandises et pour remplir les fonctions commerciales qui en résultent».*

**Jean Latty (1888-1962), ingénieur en chef des constructions navales, professeur à l'École Nationale Supérieure du Génie Maritime :** *«Le port maritime est l'espace que la mer remplit continuellement ou par intermittence et dans lequel les navires, abrités contre les vents et les lames, peuvent être construits, entretenus, réparés, chargés et déchargés».*

**J-G. Baudelaire (Non renseigné) :** Le port est *«un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert des marchandises entre le navire de mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses».*

**Julien Ernest Le Clère (1901-1970), Contrôleur général de la marine, docteur en droit et expert maritime auprès de la Cour d'appel de Paris et des tribunaux de la Seine. Chef de service honoraire au ministère de la marine marchande:** *«Un port est un lieu aménagé sur la côte pour permettre aux navires de faire des opérations commerciales à l'abri de la mer et du large».*

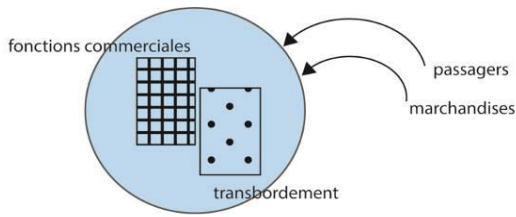
**André Vigarié (1921-2006), géographe spécialiste de la géographie maritime et portuaire :** *«Le port est une aire de contact entre deux domaines, de la circulation terrestre et de la circulation maritime ; son rôle est donc d'assurer une solution de continuité entre deux schémas de transport adaptés à la traversée de deux espaces aux caractéristiques différentes».*

**Jean Grosdidier de Matons (1926-2017), officier de marine, juriste et économiste français:** *«Le port est un lieu de la côte spécialement désigné par l'autorité administrative compétente pour servir aux opérations de commerce maritime».*

**Robert Rezenthel, docteur en droit de la mer et du littoral et avocat spécialisé en droit portuaire au barreau de Montpellier :** *«Le port est une entité géographique et économique qui n'est pas définie par le droit positif<sup>15</sup>».*

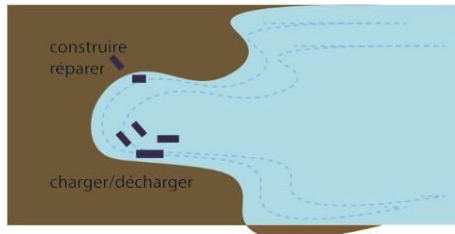
---

15 Le "droit positif" désigne, à un moment donné, l'ensemble des règles applicables dans un espace juridique déterminé, c'est-à-dire l'organisation des pouvoirs publics, les Lois organiques et les lois ordinaires, les décrets, les règlements administratifs (etc.). Dictionnaire juridique de Serge Barudo. <https://www.dictionnaire-juridique.com/definition/droit-positif.php>



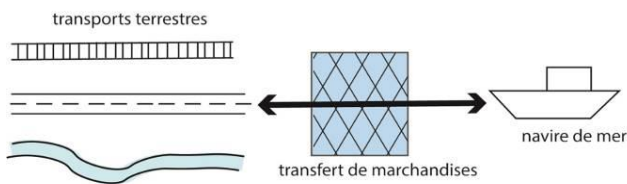
Le port:  
point d'arrivée/point de départ  
du transport maritime équipé et organisé

*Louis Baudez*



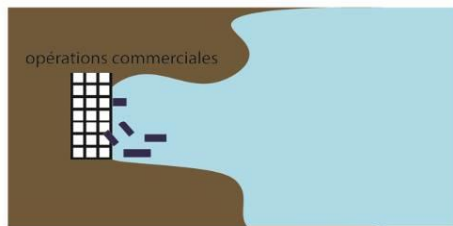
Le port maritime: espace  
que la mer remplit continuellement  
ou par intermittence

*Jean Latty*



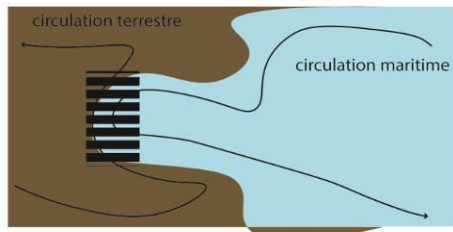
Le port: ensemble d'installations  
conçues et exploitées

*J-L Baudelaire*



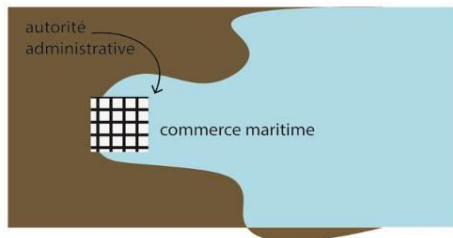
Le port: lieu aménagé sur la côte

*J-E Le Clère*



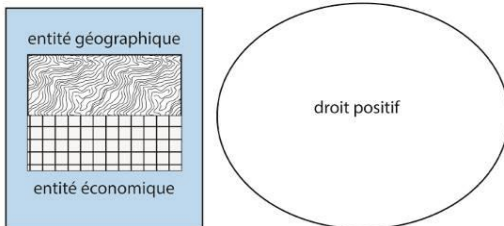
Le port: une aire de contact entre deux domaines,  
une solution de continuité entre deux schémas  
de transport

*André Vigarié*



Le port: un endroit de la côte désigné  
pour servir aux opérations  
de commerce maritime

*J. Grosdidier de Matons*



Le port: entité géographique et économique

*R. Rozenzthal*

Figure 13: De la définition au schéma : les différentes acceptations du port.  
Réalisation : Laure Ozenfant, 2019.

Dans une HDR intitulée *La spatialité des réseaux maritimes* datant de juin 2016, César Ducruet s'interroge sur le rôle de l'espace portuaire dans le transport maritime mondialisé en remettant en perspective la place du transport maritime en géographie humaine et dans le champ de recherche des réseaux. *Peut-on encore considérer l'espace maritime comme le seul support facilitateur du transport maritime ou bien, vu sous l'angle des réseaux, considère-t-on que le transport maritime devient à son tour créateur d'espace maritime ?*

De son point de vue: « *la logique économique se serait surimposée à l'espace géographique, dans un contexte de croissance rapide et quasi ininterrompue du commerce mondial depuis des décennies* » et il perçoit « *chez les spécialistes du maritime une croyance largement répandue en la capacité du mode de transport de transgresser les contraintes de l'espace-support, et ainsi à prendre le dessus sur les territoires* » (Ducruet, 2016, p.12).

Les spécialistes de l'économie maritime contribuent par leurs réflexions à alimenter la dialectique existante entre les flux de marchandises (terrestres et maritimes), les espaces maritimes soumis à différentes autorités (juridique et administrative) et les ports (comme lieu de transbordement et de transit) mais ne permettent en aucun d'apporter une définition claire du lieu portuaire. Alors quelle définition retenir à travers un « *tout au pluriel* » cher à Fernand Braudel pour souligner l'importance de la construction de cet objet sur le temps long de l'histoire et sous l'angle d'une géographie objectivée pour l'aménagement contemporain et durable des littoraux ?



## **1.3. La construction d'un objet de recherche complexe : la ville portuaire**

### **1.3.1. « Le port et la ville » pris sous l'angle de la géohistoire**

Dans le foisonnement d'une réalité plurielle des ports, définir le port en tant qu'objet est une chose difficile. Cependant, pour aboutir à une définition possible « d'un port », il importe de repartir de l'histoire du mot port et de ces différentes formes admises successivement dans les dictionnaires de la langue française, depuis l'origine étymologique du mot latin *portus*, jusqu'à la forme très exhaustive des définitions actuelles. Par l'étude de la polysémie du mot port menée dans le premier chapitre, nous avons pu constater l'influence des activités maritimes et de l'évolution éco-technique des ports dans leur définition. Mais cette pluralité de formes associée au mot port et réunie sous la forme de définitions exhaustives ne peut pour autant correspondre à celle d'un « port au pluriel ». En repartant du dernier changement de paradigme qui s'est produit dans le tournant des années 1960-70 sous l'ascendant du transport maritime, des définitions partielles produites par des spécialistes pour tenter de comprendre l'évolution de la fonction portuaire et de nouvelles acceptions du mot port nous sont apparues.

Tour à tour, le port se décrit comme une « aire de contact » entre deux domaines de circulation, l'un maritime, l'autre terrestre, un « lieu aménagé » sur la côte, un « espace que la mer remplit », un « lieu de la côte spécialement désigné », une « entité géographique et économique », le « point d'arrivée et de départ » du transport maritime, un « ensemble d'installations conçues et exploitées ». Malgré une pluralité de regards et la production de nouvelles acceptions du mot port, ces définitions partielles principalement pensées pour les ports de commerce ne couvrent pas la pluralité des situations. Il est donc possible de s'appuyer sur l'histoire comme une matière propédeutique à l'analyse spatiale pour faire ressortir la genèse d'un port et le développement de la ville portuaire tout en soulignant la permanence d'un dialogue entre le port et la ville. Le port historique n'existe pas en tant que tel, il se révèle à nous par le biais des éléments qui composent la ville portuaire et des connaissances de l'histoire.

Dans le *Dictionnaire de la mer et des côtes* paru en 2012, Jean-René Couliou, géographe spécialiste de la pêche et des ports bretons, nous offre une définition du mot « port » très complète en partant de son étymologie (*portus* en latin), en recouvrant toutes les formes et les fonctions que l'on peut associer au mot « port » (et aussi celles qui n'en sont pas) pour enfin porter l'ensemble aux regards croisés des spécialistes (l'historien, le géographe, l'ingénieur, l'administrateur de port...). « *Le port, le plus élémentaire, se définit souvent comme un site naturel, un « abri naturel [...]. Le port le plus fréquent est un espace avec des équipements des plus modestes aux plus élaborés. [...] Il traduit la maîtrise humaine des littoraux, sans doute celle qui exprime le plus la volonté de domestiquer la mer.* ». Au dernier paragraphe, le géographe précise, en utilisant le pluriel, « *les ports cœst du temps et de l'espace ! Mais aussi des hommes et des ambiances !* ». Nous nous accordons avec lui sur le fait que « *derrière les constructions et les opérations économiques portuaires, des actions reposent sur des dimensions immatérielles* ».

En référence de la définition exhaustive d'un port de Jean-René Couliou, je propose à mon tour ici une définition du port et de sa ville attenante (réunis sous l'angle d'une géographie objectivée pour l'aménagement contemporain et durable des littoraux) qui s'applique à toutes les villes portuaires sans distinction : « *Un port est la résultante d'un ou plusieurs sites portuaires<sup>16</sup> ayant été développés, bien souvent par opportunité, en une succession de temps courts basés sur les besoins et les techniques toujours changeants de l'économie maritime (halieutique, militaire, marchande, etc.) et ayant généré une urbanisation connexe plurielle (front portuaire, quartier de population maritime, zone artisanale, etc.)* ».

En appui de la géohistoire, il est possible de définir la ville portuaire au pluriel. Cependant dans la réalité, il est difficile de percevoir pour le non initié la ville et le port sous la forme d'une seule et même entité homogène aux limites clairement définies. Sur la partie terrestre, la ville et le port sont fonction de la configuration géographique (côte et arrière côte) et du rapport entretenu avec les autorités administratives de référence (à l'échelle communale, intercommunale, départementale, régionale ou du Pays<sup>17</sup> de référence).

---

16 Sont considérés comme « sites portuaires » tous les sites structurés par l'existence d'un ou plusieurs aménagements, d'envergure variable, facilitant l'accès à la mer : quai, môle, cale<sup>1</sup> pouvant être utilisés par des embarcations. Les mouillages disposant d'une simple cale ou de toute autre infrastructure fixe, même modeste, sont pris en compte, contrairement à ceux possédant uniquement des corps-morts.

17 Au sens de Pays « Voynet » créé par la loi du 25 juin 1999 dite Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire » ou « LOADDT ».

Sur la partie maritime, ils dépendent de la morphologie de l'estran et du sous-sol de la mer continentale, de la ressource disponible en mer et doivent tenir compte de zonages qui par responsabilité juridique sont reconnus par l'Etat français (bande des 100m, Domaine Public Maritime) mais aussi par des conventions<sup>18</sup> ratifiées quasi- mondialement, en partant du trait de côte jusqu'à la haute mer (exemple : Zone Economique Exclusive).

Fernand Braudel, dans son approche pionnière de la géohistoire, pensait que « tout est à mettre au pluriel ». Dans ce travail de thèse il y a clairement une intention « d'historiciser le port » c'est-à-dire d'appréhender la construction des espaces qui le constituent sur le temps long pour en saisir la réalité actuelle. Par un processus d'intellectualisation de « l'objet historicisé », j'ai pu retracer l'émergence du concept de port en sciences humaines et sociales et démontrer l'intérêt de redéfinir un objet complexe ayant pour principale caractéristique d'être une interface en perpétuelle évolution. Cette matière réflexive est utile parce qu'elle offre l'opportunité d'un positionnement manifeste de ma recherche en Sciences humaines et sociales en portant sur le chapelet des villes portuaires une vision renouvelée dans une optique d'aménagement contemporain et durable des espaces littoraux. Au seuil d'une géographie des ports et de la ville, l'étude de la ville portuaire ne peut résider seulement dans l'étude des flux et des réseaux pour créer des outils d'aide à la décision d'aménager. Elle doit nécessairement prendre en compte l'espace vécu par les hommes afin de percevoir les enjeux et les forces qui se jouent sur leur espace de vie mis en tension entre la terre et la mer.

### **1.3.2. Les contours de la ville portuaire**

Ne tenir compte que du port et non de la ville attenante, revient à ne traiter qu'une partie seulement des espaces de vie concernés par l'activité portuaire. Le port et la ville attenante peuvent être appréhendés sous la forme d'une seule et même entité, celle de « la ville portuaire », par le biais trois composantes spatiales.

---

18 En 1958, le droit de la mer est codifié lors de la conférence de Genève sur la base des travaux de la Commission du droit international. Un découpage en quatre zones par convention est adopté : la mer territoriale et la zone contiguë ; la haute mer ; le plateau continental ; la pêche et la conservation des ressources biologiques. Entrées en vigueur entre 1962 et 1966, ces conventions sont complétées de certaines des règles fixées par la troisième conférence sur le droit de la mer (O N U). En 1982 par Convention des nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), une nouvelle compartimentation du droit de la mer ajoute quatre zones maritimes aux zones définies précédemment : les eaux archipélagiques ; la zone économique exclusive (ZEE) ; les détroits navigables ; le fond des mers.

Dans une HDR intitulée *Spatialités et territorialités nautiques* datant de 2015, le géographe Nicolas Bernard rappelle que par « spatialité » il faut comprendre « *la relation singulière des individus à l'espace englobant lieux, réseaux et territoires* ».

### **Le territoire et le lieu par emboîtement des échelles**

Si l'on se réfère au dictionnaire des mots de la géographie<sup>19</sup>, le territoire se définit comme une espace approprié qui s'accompagne du sentiment ou la conscience d'être approprié. Cette notion qui est à la fois juridique, sociale et culturelle ne peut être assimilée à une série d'espaces vécus sans existence politique ou administrative reconnue. « [...] *Le territoire implique toujours une appropriation de l'espace : il est autre chose que l'espace* ». La notion de territoire pour les ports est rendu complexe par la situation d'interface entre la terre et la mer et la multiplication des autorités administratives que le territoire maritime et littoral recouvre. Cependant le sentiment d'être approprié est ici plus fort, plus prégnant car bien souvent l'édification de bâtis relate une forme de combat face à des éléments marins parfois déchainés et à l'action érosive combinée du vent et de la mer.

Il suffit de lire le récit des épopées de la construction de certains ouvrages portuaires pour se rendre compte de la difficulté de s'approprier un espace dynamique et d'édifier par endroit un bâti sur le littoral. Dans un récit nommé *les chantiers de la mer*<sup>20</sup>, l'écrivain Anatole Le Braz faisait état du raz de marée survenu sur la côte ouest de la Bretagne le 4 décembre 1896 comme « *d'un fléau inconnu* ». Il souligne l'intérêt du spectacle produit par la fragilité des ouvrages en mer lorsqu'ils sont soumis à la puissance destructrice de la mer en tempête et l'impérieuse nécessité de leur reconstruction.

Il dépeint un champ de ruine : « *digues rompues, cales emportées, môles éventrés, phares éborgnés, bouées arrachées* » et conclut : « *je ne sais pas de spectacle qui montre mieux la fragilité des œuvres de l'homme et l'effrayante vertu des puissances destructrices de la mer. Une fois de plus tout est à recommencer et voici qu'on recommence. [í ] Trop de destinés sont à la merci d'une balise qui s'écroule ou d'un fanal qui s'éteint. Coûte que coûte, il faut rétablir les signaux disparus, relever les bornes indicatrices jetées à bas, rendre aux routes atlantiques la lumière et la sécurité* ». A travers ce témoignage, se dégage une forme de ténacité de l'homme qui a érigé et continue d'entretenir avec une énergie sans cesse déployée.

---

19 Les mots de la géographie. Dictionnaire critique. sous la direction de Brunet, Théry, Ferras. (1992). Editions Reclus-la documentation française.

20 Anatole Le Braz (1901). La terre du passé. C. Lévy, 336 p.

Ces espaces et ces lieux durement gagnés sur la mer attestent d'une forme de réappropriation permanente de l'homme sur un environnement littoral mouvant. L'homme a de tout temps projeté et projette encore des repères au-delà de la frange littorale et du port pour ancrer son activité en mer et à terre. A ce titre, on peut parler de territoire pour faire état de ces espaces vécus et pensés en lien avec la mer. Celui-ci peut englober l'espace aggloméré de la ville portuaire mais aussi les hameaux ruraux retro littoraux, le bourg d'arrière-côte, les îles et îlots de l'avant-côte, un coin de pêche en mer représenté sous la forme de cartes mentales. Ces portions d'espace pris sous l'angle de la géohistoire ne représentent pas une matière « froide » au sens anthropologique introduit par Lévi Stauss. Il devient alors impossible d'aborder ces espaces en se préoccupant des seules fonctionnalités portuaires ; le territoire est « *quelque chose que l'on intègre comme une partie de soi [...]* » (Brunet, et al., 1993) et implique nécessairement une forme d'emboîtement des espaces. A une échelle « en deçà », le lieu est une composante du territoire. C'est même la plus petite unité spatiale de l'espace géographique. « *Entre lieu et territoire, la différence tient le plus souvent à l'échelle et à la lisibilité géographique* » (Di Méo, 1998). L'unité de base du lieu tient compte de la mesure de l'homme. Sur elle, on pose un regard. On peut la décrire physiquement par le truchement de ce qui nous entoure. A force de le pratiquer dans une forme de quotidienneté, on finit par percevoir la charge symbolique qui lui est attribuée. « *On pénètre dans un lieu, on y sort et on y entre, on y passe et on le visite* » (Di Méo, 1998). Ainsi les territoires portuaires et lieux de vie des populations maritimes peuvent être décrits et compris par le biais d'une géographie dite *classique* ou *vidalienne* pour souligner la multitude de relations qui unissent plus particulièrement les habitants à leur espace de vie.

Le géographe Maurice Le Lannou dans ses travaux a contribué fait émerger le concept « d'homme-habitant » en soulignant la faculté de l'habitant à disposer de son territoire ; ce que Pierre-Georges, géographe et ami de Maurice Le Lannou, a fini de résumer par :

« *L'homme-habitant, c'est « la connaissance sans cesse plus affinée des multiples relations entre les hommes et les lieux où ils vivent. Contrainte et maîtrise sont les termes dialectiques de l'action humaine, de ce qu'il identifie au sort de l'homme, surtout du paysan, simultanément assujéti à son milieu d'existence et assurant la possession de ce milieu, en jouant sur la racine des mots habere posséder, habitare, occuper<sup>21</sup> ».* (Pierre George).

---

<sup>21</sup> [https://www.college-de-france.fr/media/professeurs-disparus/UPL41167\\_necrolelannou.pdf](https://www.college-de-france.fr/media/professeurs-disparus/UPL41167_necrolelannou.pdf)

Entre posséder et habiter, l'homme en société fait cohabiter sous cette forme d'appropriation un espace social et l'espace vécu. Ces deux espaces sont ainsi les deux éléments majeurs constitutifs du concept de territoire.

Parce que la ville portuaire est un objet complexe, il est possible de lui ajouter des dimensions supplémentaires, particulièrement pour questionner le rapport de l'homme à la mer. Sous l'angle de la géographie humaine et politique, le géographe Claude Raffestin parlait de « *processus d'écogenèse territoriale* » ou de « *sémiotisation de l'espace* », pour expliquer les « *arrangements territoriaux qui naissent des articulations et des combinaisons de signes à différentes échelles* » (Raffestin, 1986, p.176-180). Guy Di Méo en renforcera l'idée en avançant que le territoire multidimensionnel participe de trois ordres : la matérialité, la psyché individuelle et les représentations collectives, sociales et culturelles. Cette forme d'appropriation des territoires maritimes amène à la constitution d'une identité collective qui tient compte à la fois du parcours des gens dans leurs groupes sociaux de référence mais aussi de leur trajectoire personnelle. Les personnes peuvent tout autant s'apparenter à un jeune enfant dont la grand-mère tient un commerce sur le front bâti portuaire depuis de nombreuses années, à un marin, issu d'une famille localement implantée depuis trois générations, à une jeune élève en « classe de mer » qui reviendra accompagnée de ses parents pour des vacances voire à un touriste qui, une première fois de passage puis revenant chaque année depuis vingt ans, achètera une maison pour y vivre définitivement.

Un sentiment d'appartenance collective aux lieux puis au territoire finit par émerger de ces trajectoires et il est souvent le fruit d'un rapport à la mer et aux lieux qu'elle a façonné. Par le biais du découpage territorial et du contrôle des espaces, elle peut également prendre une dimension politique.

Les projets communaux ou intercommunaux retranscrits dans les documents de planification urbaine traduisent l'intention politique territoriale qui oscille bien souvent entre préservation et renouvellement des espaces mais aussi entre valorisation des spécificités locales ou permanence des choses dans leur état. Enfin cette forme d'approbation de l'espace ne pourrait exister sans la prise en compte de l'aspect historique des lieux et plus particulièrement des éléments constitutifs de ce territoire spécifique à une culture maritime, sur le temps long de sa construction.

A travers les connaissances que l'on possède des lieux et l'interprétation que l'on se fait des différents éléments qui les composent, une dimension plus symbolique se révèle au monde. Cependant, la définition d'un territoire maritime ne saurait être complète sans aborder la maritimité c'est-à-dire « la variété des façons de s'approprier la mer en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images et des représentations collectives » (Péron, 1991). Il faut y voir « le lien privilégié entre l'espace spécifique - l'Océan- et des individus » (Cabantous, 1991). Qualifiées « d'entre-deux », les villes portuaires désignent à la fois le lieu d'accueil temporaire des événements mais également le mouvement de va-et-vient entre deux places, entre deux lieux. Nous pouvons prendre en exemple les murets de certaines cités portuaires bretonnes, dont l'édification a symbolisé très concrètement le rituel de passage entre le monde maritime (*Arvor*) et le monde rural littoral (*Ar Menez*) mais aussi entre les anciens et les jeunes résidents. Leur construction encourageait l'entraide et organisait un peu la vie de quartier. Entre le formel et l'informel, « l'entre deux » laisse entrevoir le temps de la transformation parfois silencieuse, parfois brutale, des saisons et du temps qui passe. Il symbolise le travail de la mer qui défait et refait les faciès du littoral et celui des hommes qui cherchent constamment à la défier ou à s'en protéger en érigeant des infrastructures portuaires (môle, digue, jetée, quai). L'espace « d'entre deux » se présente également comme un espace réflexif entre ordre et désordre, favorable à la méditation, à la créativité et à la liberté de pensée. Sur ces territoires parfois « du bout du monde », il n'est pas rare de voir des gens en quête de sens ou à la recherche des origines du passé comme pour mieux se raccrocher à un avenir.

Aujourd'hui, à l'heure du numérique et de l'information mondialisée, d'habitants de plus en plus mobiles, l'existence même du territoire est remise en cause. Perçu comme un « territoire traditionnel » (Cordobès, 2019) avec une échelle unique, une autonomie, des limites figées, le territoire maritime serait déconstruit par de nouveaux modes de vie et les diverses révolutions technologiques qui les font se succéder à grande vitesse. Les lieux ne sont pas en reste.

Des espaces tels que les terminaux portuaires, nés de la mondialisation, devenus très fonctionnels et perçus comme standardisés et déshumanisés, pourraient être qualifiés de « non lieux » (Augé, 1992) parce qu'ils sont en rupture avec les lieux « anthropologiques » comme le port d'échouage d'origine. Et inversement les gares maritimes dont l'espace est exacerbé par quantité de voyageurs, d'ici et d'ailleurs, aux destins divers, qui se côtoient dans l'attente d'embarquer, pourraient être caractérisées de « hyperlieux » (Lussault, 2017).

Cependant, les villes portuaires du fait de leur situation d'interface ont toujours eu un lien avec les mers et c'est même ce qui fait leur richesse et leur originalité. Le vrai risque pour ces lieux et territoires de culture maritime serait de rompre tous liens avec la mer.

### **Une entité maritime traduite par les réseaux dans une dynamique d'échanges globalisés.**

A côté de l'emboîtement spatial existant entre le territoire et le lieu formant la ville portuaire dans son espace littoral, il y a ce que l'on nomme « les réseaux » rattachés à la ville portuaire. Ces liens invisibles dans l'espace qui existent dans la réalité, sont les résultats de la connectivité, des échanges et de l'interrelation des espaces maritimes et des opérateurs entre eux. En combinant deux modes de transports différents (maritime et terrestre) même à un stade primitif de leur évolution, les ports ont de tout temps formés les éléments d'appui d'un réseau maritime. Ces réseaux ont alors eu une influence sur le développement de territoires par la mise en place des facteurs d'une nouvelle économie maritime et par le jeu des acteurs impliqués dans les réseaux. À l'image des maîtres de barques constituant un réseau familial d'armateurs et de commerçants ou bien encore des corsaires affublés de lettres de patente offertes par le souverain, le « fait maritime » résultant des réseaux de la ville portuaire a donné lieu à un champ de recherche spécifique partagé entre plusieurs disciplines. Par la collecte et le dépouillement d'archives, des chercheurs en histoire maritime se sont évertués à mettre en récit les mécanismes politiques inhérents à la conquête marchande dans le contexte d'échanges de plus en plus mondialisés avec l'établissement de comptoirs portuaires.

Du point de vue géographique, au-delà de la vision classique du triptyque (avant pays maritime/port/hinterland) proposée par André Vigarié dans son ouvrage de géographie économique *Ports de commerce et vie littorale* (1979), de nouvelles recherches en géographie ont porté sur la matérialisation, par interprétation statistique et sous forme de graphes, des flux marchands à travers les systèmes de transports mis en place. En cartographiant les routes véliques autrefois supports d'un cabotage local ou de courses aux échanges mondiaux, des géographes ont réussi à matérialiser les premiers flux maritimes (cf. figure 14). Face aux besoins marchands sans cesse grandissant, un glissement s'est opéré dans l'espace maritime et terrestre du fait de systèmes interconnectés sans trop de ruptures de charge entre les transports terrestres et transports maritimes.



« Dans le passé, les ports maritimes fonctionnaient comme des points de transbordement à la fois techniques et commerciaux et comme des centres d'approvisionnement (i). Les ports se sont aujourd'hui réorientés vers leur hinterland. La compétition portuaire ne se joue plus à quai mais à travers les voies d'échange vers l'hinterland » (Van Klinck, 1998, p. 3).

Avec l'accélération du rythme d'évolution des échanges mondiaux<sup>22</sup>, de nouveaux outils ont été conçus pour appréhender la quantité de flux marchands effaçant petit à petit la composante spatiale portuaire. Les réseaux maritimes tels qu'on les conçoit aujourd'hui sont réduits aux seuls des nœuds et branches entrant dans la logique des réseaux de transports de marchandises à l'échelle mondiale. Le port n'apparaît plus que comme un point central du réseau. Ces derniers semblent de plus en plus reliés à un mode de gestion dématérialisé afférent à la logistique et offrent une projection de plus en plus lointaine du port à l'intérieur des terres, concentrée sur quelques corridors bien identifiés (cf. figure 15).

L'étude des réseaux maritimes aujourd'hui permet d'élaborer des démarches prospectives et d'anticiper l'avenir d'un territoire en investissant dans les équipements et infrastructures nécessaires pour capter les flux mondiaux de marchandises. Dans une étude menée par Frédérique Turbout et Pascal Buléon intitulée *Transport : perspectives 2030. Ce que pourrait devenir l'espace Manche*<sup>23</sup> les deux chercheurs avançaient : *L'un des éléments d'encadrement majeurs d'une réflexion prospective pour les trente années à venir sur le transport maritime et l'espace Manche est le rythme temporel. L'évolution de nos sociétés au cours du dernier siècle est marquée par une accélération considérable de phénomènes. Cette accélération résulte aussi bien d'une intention collective « d'aller plus vite », que de la dynamique cumulative des avancées scientifiques, technologiques, énergétiques, des systèmes techniques de plus en plus présents et complexes, de la convergence des technologies et de la généralisation de l'informatique.*

A n'importe quel stade de son développement urbain et en fonction des cycles de l'économie maritime, la ville portuaire a pu être dynamique ou en déclin, ce qui a pu jouer sur la qualité des interrelations qu'elle entretient avec les lieux qui la composent et au-delà, avec le monde.

---

22 Augmentation de la massification des flux maritimes sur soixante ans: 1950 : 550 millions. 1960 : un milliard 2012 : 9 milliards de tonnes de marchandises acheminées par voie maritime.

23 <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-443.html> (page consultée à la date du 12-09-2019)

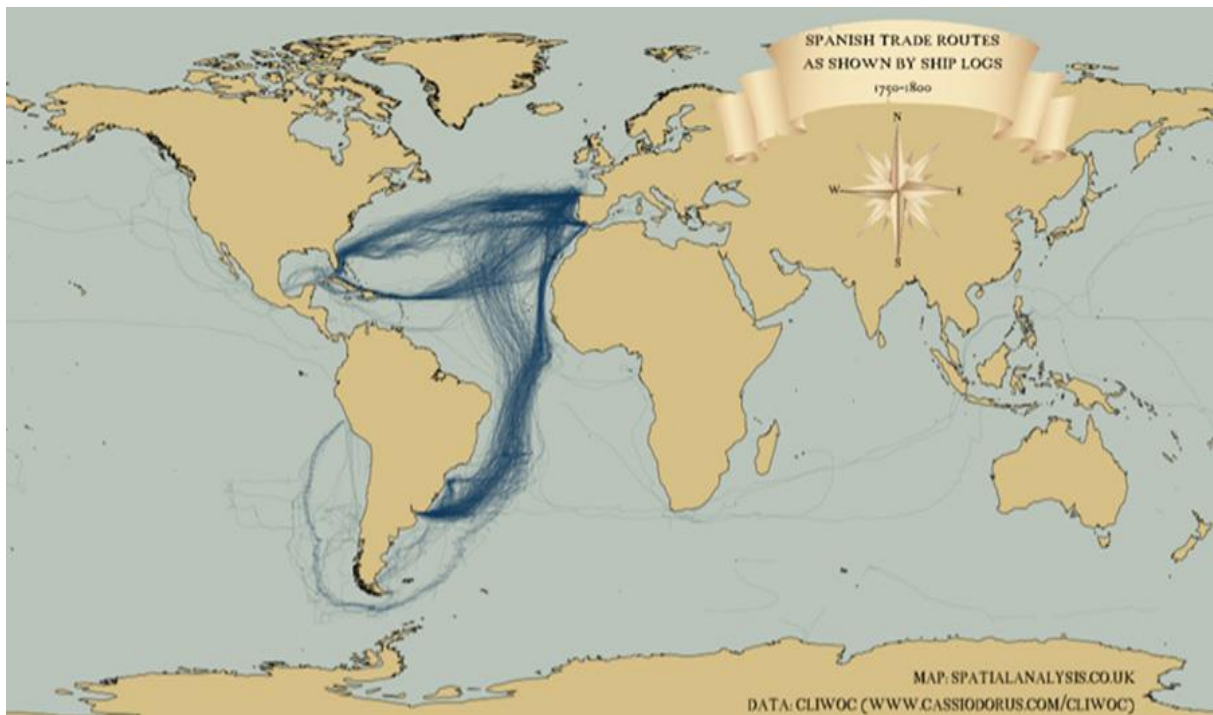


Figure 14: Circulation maritime des bateaux battant pavillon espagnol entre 1750-1800 d'après les travaux de James Cheshire of Spatial Analysis.

### Un projet de corridor Est-Ouest en Europe : WEASTFlows

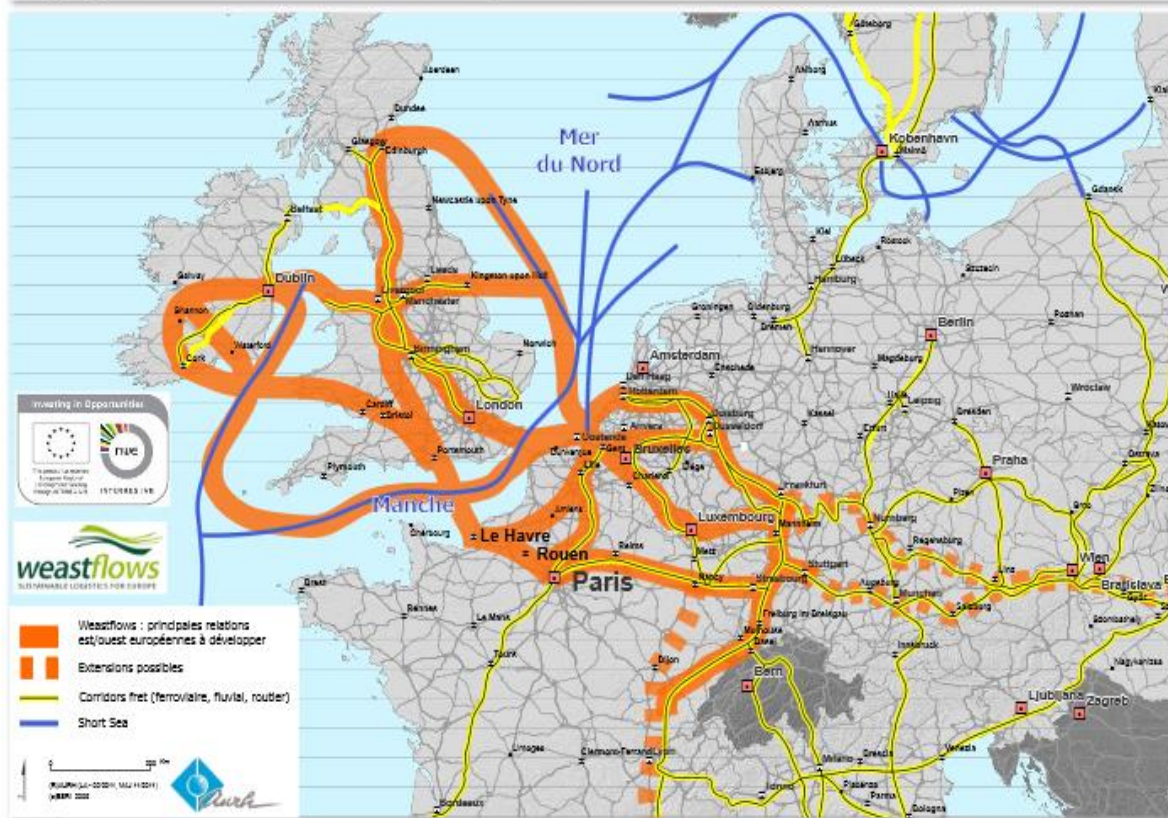


Figure 15 : Seine Gateway un territoire à haut niveau de services connecté au monde (2012). Source : AURH

L'espace-temps portuaire que l'on cherche à analyser sous l'angle du territoire peut également advenir de l'étude quantitative des flux et des réseaux. Bien que l'activité maritime soit de plus en plus dynamique à une échelle globale, l'ancrage territorial du port en tant qu'interface entre infrastructures maritimes et terrestres ne pourra jamais être totalement effacé de l'organisation de la production. Les ports existent-ils uniquement à travers la somme des flux marchands ou de passagers qui transitent à travers eux ? N'existe-t-il pas d'autres effets produits par ces réseaux dans le cadre d'échanges plus globaux ?

Bruno Marnot, historien et César Ducruet, géographe ont travaillé ensemble sur le corpus d'archives de la LLOYD<sup>24</sup>, pour mettre en évidence l'évolution des flux maritimes mondiaux entre 1850 et 2010 et soulever une possible incidence dans le processus de développement maritime et portuaire sur cette période. En traduisant ces métadonnées sous forme de schémas (cf. figure 16), ils en ont tiré les conclusions suivantes : « *les ports ont donc été contraints de s'adapter en raison de la concurrence exacerbée qu'ils se livrèrent pour la captation des trafics que l'économie en voie de mondialisation rendait toujours plus fluides et continus [í]. La nécessité d'offrir une logistique optimale [í] devint la règle absolue* ». Comment concrètement vérifier de façon systémique et valider empiriquement de telles approches à différentes temporalités ? « *L'interprétation des résultats à la lumière des logiques géographiques, économiques et politiques en jeu montre ainsi tout l'intérêt du passage par l'abstraction du graphe qui bien que forcément réductrice ne conduit pas forcément à ignorer l'homme, le social, le monde réel. Quantitatif et qualitatif sont jugés indissociables* » (Ducruet, 2016, p.129).

---

24 Premier assureur maritime mondial depuis des siècles dont le siège est à Londres.



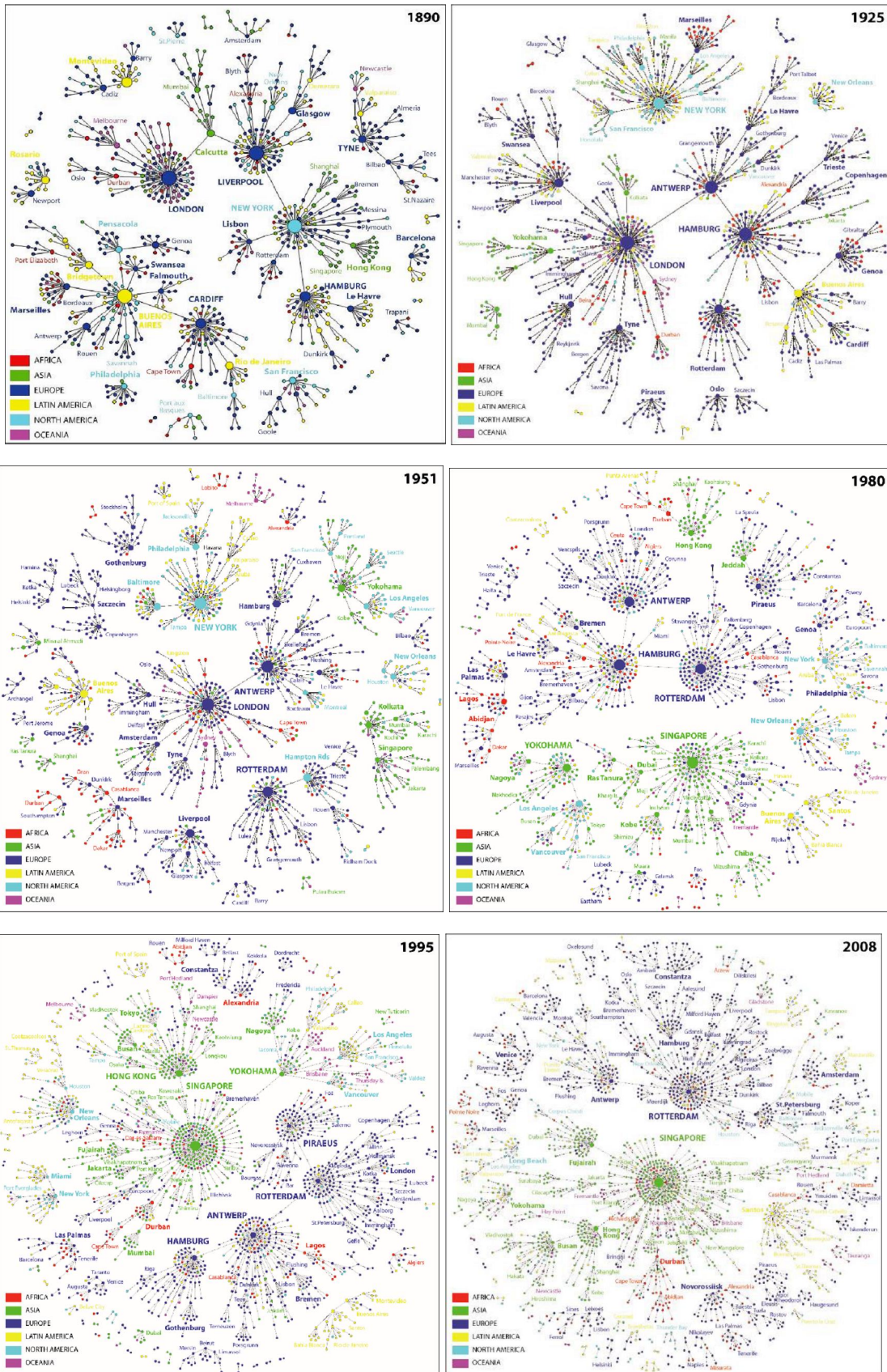


Figure 16: Polarisation du réseau maritime mondial, 1890-2008.  
 Source : Ducruet, Marnot, 2016.

### **1.3.3. La ville portuaire, un invariant du territoire littoral et maritime**

En plus de la somme des échanges perçus que l'on peut quantifier scientifiquement, il s'agit alors de comprendre la relation au monde de la ville portuaire et de ses habitants. L'analyse de la complexité des réseaux nous laisse entrevoir au-delà de l'économie maritime d'autres contextes possibles qui ont pu influencer à un moment donné de leur histoire ces espaces littoraux. Prenons appui sur les propos tenus par Edgar Morin qui, lors d'un colloque international intitulé *Penser global* organisé en 2013 par la Fondation de la Maison des Sciences de l'Homme et portant sur les effets de l'internationalisation et de la mondialisation, est revenu sur la notion de complexité. Pour le sociologue, penser global à l'échelle mondiale revient à comprendre la relation de ce « Tout » avec « les parties » qui le composent.

« L'histoire de la mondialisation n'est pas née d'elle-même. Ce sont les interactions entre le Tout et les parties qui l'ont créée notamment depuis le XV<sup>e</sup> siècle avec l'avènement des échanges maritimes de l'ère des grandes découvertes ». Cette relation par un mouvement incessant de va et vient entre le « Tout » et les différentes parties en créant soit des boucles de retro action ou de récursion. Portée à l'échelle mondiale, l'ambivalence de cette relation sauve, détruit ou transforme par syncrétisme les héritages culturels maritimes. La pensée globale, à l'opposée d'une pensée totale, est une pensée multiple fondamentale pour penser l'humanité. Régulièrement compris comme quelque chose de difficile, le mot complexe doit ici s'interpréter plutôt avec le sens du mot étymologique « complexus » voulant dire « ce qui est tissé ensemble »<sup>25</sup>

Edgar Morin, 2013

---

Dans une approche holistique à la faveur de réseaux globalisés, le port et la ville apparaissent depuis leur création comme parties prenantes de la mondialisation c'est-à-dire qu'elles évoluent avec elle (cf. figure 17).

---

25 Propos tenus par Edgar Morin, philosophe et sociologue lors de la conférence « *Penser global* » qui s'est déroulée le 7 Février 2014 à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.



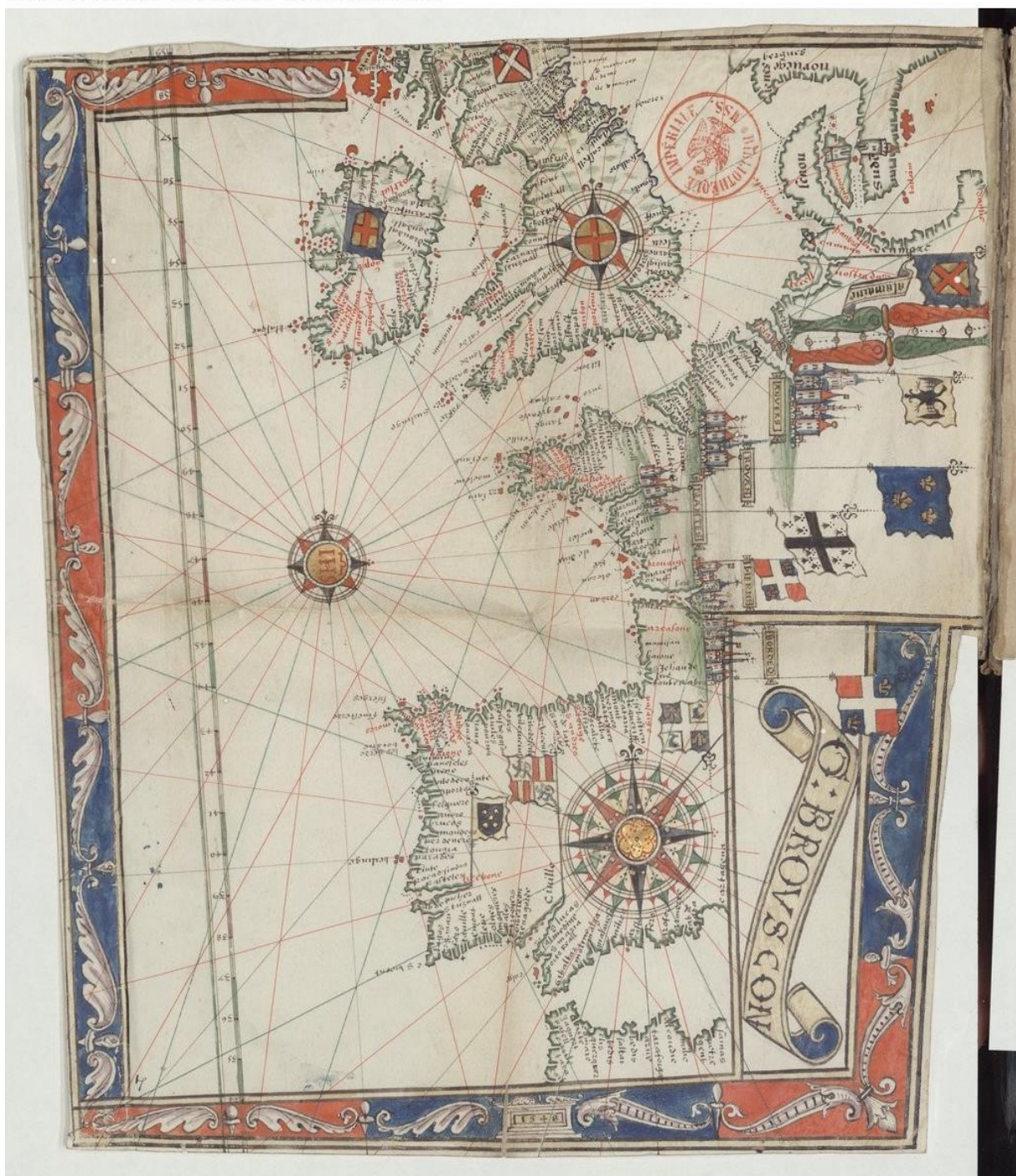


Figure 17: Marteloire de Guillaume de Brousson représentant l'atlantique nord parcouru de lignes de rhumb<sup>26</sup> issues de trois roses des vents. Le chapelet des villes portuaires apparaît en écriture le long du trait de côte, 1548. Source : BNF.

26 Terme de marine qui signifie la quantité angulaire entre deux des 32 aires de vent de la boussole.

Grâce à leur port, ces villes ouvertes sur la mer sont ancrées à leur territoire maritime et littoral depuis longtemps. Elles jouent le rôle d'invariant en ce sens que les sociétés littorales depuis parfois l'Age du Bronze jusqu'à nos jours les ont créés par leurs pratiques et leurs connaissances mais à des degrés divers et avec des morphologies variables. Il faut intégrer l'ensemble de ces données relatives à leur existence sur le long terme et anticiper les changements brutaux qui se portent sur elles sans oublier de questionner régulièrement les habitants sur leurs rapports à la mer. La « complexité » des villes portuaires françaises invitent par d'autres liens plus idéels à associer le lieu, le territoire aux réseaux plus globaux notamment à travers les héritages maritimes culturels qui sans cesse se renouvellent et se transforment. Démonstration faite, en repartant des fondamentaux de la géographie, le port et la ville malgré la variété des réalités observées forment une seule et même entité, et ce qui rend cet objet complexe est le fait que la ville portuaire s'appréhende au moyen de trois grandes composantes spatiales combinées: le territoire et le lieu et les réseaux.

Or, au cours de mon parcours professionnel en tant qu'urbaniste, j'ai pu attester d'une gestion locale de la ville portuaire, rendue compliquée par les politiques sectorielles (la défense, transport, l'économie maritime, etc.) se portant sur de petites portions d'espace urbain portuaire segmentées, sans véritable cohérence à l'échelle de la ville portuaire et de son territoire. Poser les bases d'une stratégie d'aménagement durable cohérente des villes portuaires ne peut se faire que si l'objet principal d'une telle étude est véritablement appréhendé. De nombreux projets guidés par des fondement fonctionnalistes et rationnels, s'appuient sur données quantitatives et techniques produites par les activités maritimes elles-mêmes (recensement des infrastructures, statistiques du fret maritime, les stocks de la ressource en mer ), tandis que les critères qualitatifs ou transversaux, afférents aux ports (qualité des eaux et gestion de la ressource marine, les sociétés littorales et leurs cultures, la qualité de vie au bord de mer, etc.) sont rarement pris en compte. Cette situation récurrente pose la question de l'intention donnée en amont de toute réflexion à l'aménagement de ces espaces de vie et de travail originaux que représentent les villes portuaires. Comment le port et la ville portuaire sont-ils perçus dans la France métropolitaine comparativement aux autres villes ? Quelles visions a-t-on de ces espaces de vie littoraux depuis 1970, période de rupture majeure des économies maritimes, jusqu'à aujourd'hui ?

# Chapitre 2) Le port et la ville portuaire dans le contexte de la France métropolitaine.

La compétitivité des territoires et l'effet de métropolisation, l'adaptation des zones portuaires à la course aux échanges mondiaux, la protection et l'aménagement du littoral dans un contexte d'élévation du niveau marin et de dérèglement climatique sont des sujets majeurs de l'aménagement du territoire français, qui préoccupent les politiques publiques depuis une quarantaine d'années. Ainsi le port et la ville font l'objet d'analyses croisées. Bien que ces deux entités ne fassent qu'un seul objet, leur étude se poursuit le plus souvent dans des dynamiques différentes : l'une ayant trait à l'économie maritime et aux transports pour les ports, l'autre à l'aménagement du territoire et aux besoins urbains pour les villes portuaires. Cette approche duale tend à opposer la terre et la mer, les grands et les petits ports, les espaces urbanisés et les espaces agricoles ou naturels (etc.) et privilégie l'analyse sectorielle dans le cadre de projets de réaménagement urbanistique des villes portuaires.

## 2.1 Vers un découplage de la ville et du port : exemples de trajectoires portuaires

De la longue histoire maritime française, nous constatons que toutes les activités maritimes ont été développées dans les ports. Ainsi les villes portuaires françaises ont été les lieux de vie d'une variété d'acteurs portuaires : dockers, marins au long court, maîtres de barques, négociants-armateurs, matelots et mousses, mareyeurs, douaniers, garde-côtes (...), mais également des lieux d'émergence de cultures maritimes originales tels que les goémoniers finistériens, les paludiers vendéens, les *Penn sardin* nommées aussi « *filles de friture* », les baleiniers basques, les morutiers paimpolais, les corailleurs méditerranéens (1). Or, aujourd'hui ces cultures maritimes tendent à disparaître sous la pression d'un monde globalisé. En France, depuis le tournant des années 1970, nous pouvons observer deux dynamiques opposées sur le littoral qui touchent plus particulièrement les villes portuaires : le déclin des activités maritimes traditionnelles (cf. figures 18 et 19) et une forte expansion urbaine qui s'étale au-delà des limites de la ville<sup>27</sup> (cf. figures 20 et 21).

---

<sup>27</sup> Au début des années 1970, la moitié du linéaire côtier métropolitain est urbanisé. La Côte d'Azur avec 92% de sa bande côtière artificialisée représente un cas extrême.



Exemple du déclin des activités maritimes traditionnelles en Finistère.



Figure 18: Pluriactivité des ports finistériens du XVIII<sup>e</sup> siècle -1950. Source : atlas du patrimoine maritime du Finistère, 2010.

Exemple du déclin des activités maritimes traditionnelles en Finistère.



Figure 19 : Une dominante nautique dans les ports finistériens au début du XXIème siècle. Source : atlas du patrimoine maritime du Finistère, 2010.

Le phénomène d'expansion urbaine accentué sur le littoral de la Provence-Alpes-Côte d'Azur.

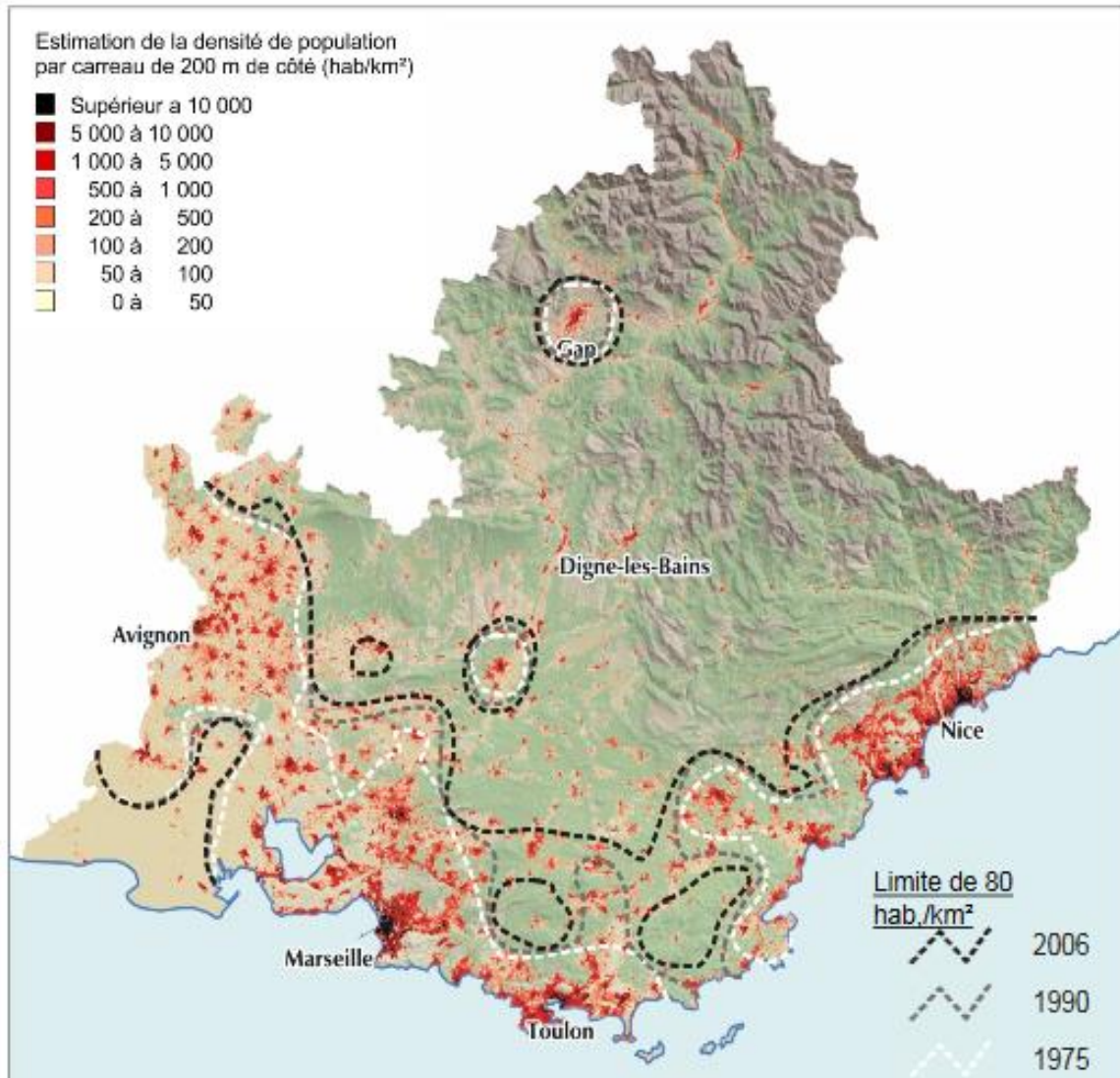


Figure 20: Evolution de la densité de population de 1976 à 2006 en région Provence Alpes Côte d'Azur d'après les chiffres du recensement de la population Insee en 1975, 1990 et 2006.



Le phénomène d'expansion urbaine accentué sur le littoral de la Provence-Alpes-Côte d'Azur.

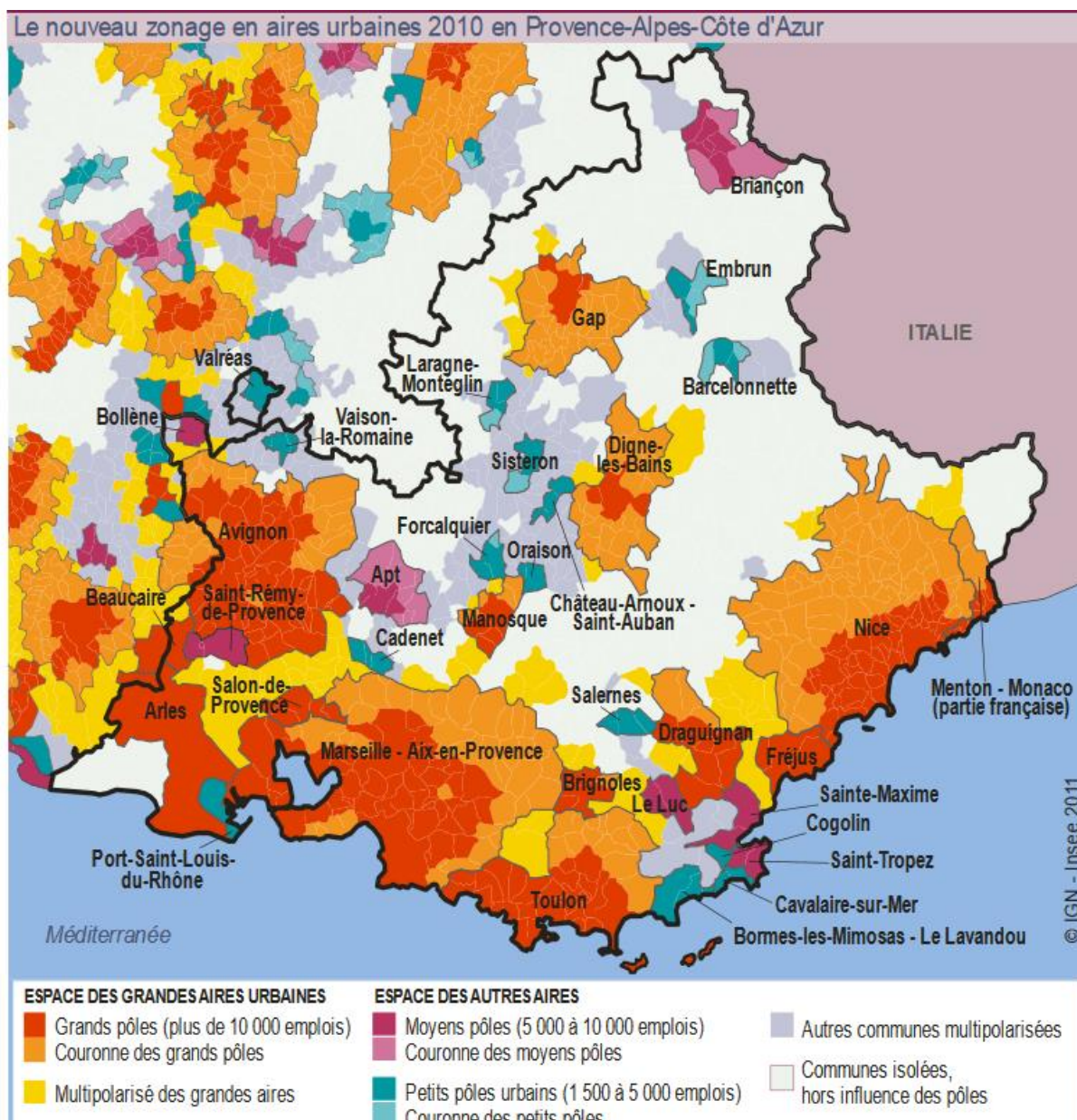


Figure 21: Zonage des aires urbaines en région Provence-Côte d'azur d'après les chiffres du recensement INSEE de la population en 2008.

Ce qui est nouveau, c'est l'ampleur de ces deux phénomènes et le fait que ces deux dynamiques aient engendré concomitamment des changements brutaux au niveau spatial, sociétal et environnemental. En réponse aux bouleversements spatiaux et à la dégradation des sites naturels littoraux, l'État a mis en place dès 1975, les conditions de maîtrise du foncier littoral avec un premier outil créé : le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres. Cet établissement public dédié à l'acquisition d'espaces naturels à préserver est placé sous la tutelle de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar). Au niveau législatif, il faudra attendre un peu plus de dix ans pour voir la loi Littoral être adoptée (1987). Le bilan de ce dispositif (outil foncier et loi) est plutôt bon.

En 2005, dans une interview accordée à la revue le Moniteur<sup>28</sup>, Emmanuel Lopez, directeur du Conservatoire du littoral et des rivages lacustres avance un bilan de l'engagement de l'État en trente ans tout à fait satisfaisant en faveur de la protection des littoraux français. L'établissement public a acquis de nombreuses parcelles foncières d'une superficie équivalente à 73 000 ha soit un tiers de l'objectif de préservation fixé à l'horizon 2050. Avec une diversité de plus de 300 ensembles naturels, de nouvelles politiques d'aménagement ont été mises en place conduisant à une « renaturation » des sites par des écosystèmes endémiques ou locaux, à des restaurations ou des entretiens paysagers et à une meilleure accessibilité du public vers les corridors naturels situés entre terre et mer. Emmanuel Lopez souligne également l'importance de la loi Littoral en faveur de l'action du Conservatoire du littoral [1] en précisant : « *Sans la loi Littoral, nous ne pourrions que perdre la course contre la montre face à l'urbanisation du littoral : pressions immobilières et explosion des prix ne laisseraient aucune marge de manœuvre. La non-constructibilité de la frange littorale ne doit être remise en question sous aucun prétexte : pouvoirs publics, aménageurs et promoteurs doivent garder à l'esprit que les valeurs urbaine, foncière et immobilière des quelques kilomètres au-delà du rivage seraient très dévaluées si cette frange était couverte de trois ou quatre lignes d'urbanisation* ». Pour ensuite affirmer : « *Il faut densifier les villes côtières pour préserver notre patrimoine naturel.* ».

En conséquence de cette politique de protection des espaces naturels littoraux, les villes portuaires en tant qu'espace urbanisé de la côte sont le lieu d'accueil privilégié d'une attractivité jusque-là sans précédent et les maires de ces communes littorales dès les années

---

28 <https://www.lemoniteur.fr/article/conservatoire-du-littoral-de-la-preservation-a-l-amenagement.482684>

1980, avec le transfert des autorisations d'urbanisme<sup>29</sup>, ont dû gérer une situation ambivalente à laquelle ils n'ont pas forcément été préparés.

Prenons pour exemple la trajectoire **d'un port de pêche**<sup>30</sup> dont l'essentiel des infrastructures portuaires ont été fixées et développées au XIX<sup>e</sup> siècle pour sécuriser le débarquement de la ressource et répondre localement aux besoins de l'industrie du poisson (conserveries) et des mareyeurs qui exploitent le poisson frais (Lesconil, Douarnenez, Locquémeau, Saint-Jean de Luz, Saint-Gilles-Croix de vie, etc.). Grâce à une multitude d'activités (construction navale, accastillage, fabrique de filet ou de casiers, etc.) les populations maritimes ont déployé des savoir-faire et inventé des rituels singuliers en lien avec leurs espaces de vie et de travail jusque dans les années 1970-80. Avec l'évolution combinée des embarcations, des systèmes de pêche (chalutier pélagique ou de fond, bateau usine aménagé pour le traitement en mer des produits de la pêche) et des transports frigorifiques, les filières de pêches en se réorganisant à l'échelle mondiale ont entraîné dans leur sillage de nombreuses reconversions portuaires. C'est ainsi que, malgré leur bon niveau d'équipement (halle de vente directe, production de glace moderne...), de nombreux de ports de pêche ont été délaissés par la filière au cours des années 1980-90. Cette situation brutale a eu comme conséquence la désertification des bassins et des quais par les navires ainsi que l'abandon des hangars et des lieux de travail, faute d'activités maritimes. Elle a entraîné dans son sillage une succession de crises : d'abord conjoncturelle, puis économique et sociale, pour enfin aboutir à une crise culturelle voire civilisationnelle à l'échelle du chapelet des ports français.

En parallèle, les ports n'ont pas échappé au « désir du rivage » (Corbin, 1995) généralisé en France et à la forte attractivité touristique des littoraux. Cela s'est traduit dans l'espace par la création sur site de nombreux ports de plaisance elle-même stimulée par une industrie touristique littorale fondée sur les loisirs et pourvoyeuse de logements saisonniers typés. En passant d'une pluriactivité maritime à une presque mono activité nautique, les acteurs en charge des ports ont comblé le vide laissé par une industrie maritime en crise en captant de nouveaux flux liés aux loisirs et au tourisme. Avec une économie locale de plus en plus dépendante de ces secteurs, les communes littorales disposant d'un port ancien ont fait l'objet d'une mue urbaine pas toujours bien maîtrisée localement.

---

29 Loi n°83-8 du 7 janvier 1983, titre II, section 2 complétée par la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 et loi n°85-729 du 18 juillet 1985.

30 A titre d'exemples : Saint-Jean-de-Luz, Saint-Gilles-Croix-de-vie, Lesconil, Léchiagat-Guilvinec, Barfleur, Cassis, etc., établis parfois sur des bases plus anciennes en tant que port d'échouage existant.

Des imposants bâtiments de tourisme ont été construits en front de mer pour offrir à leurs résidents des balcons avec une vue sur mer. Les terre-pleins portuaires ont été coupés du reste de la ville au moyen de barrières pour sécuriser le site et le réserver aux seuls professionnels, tandis que les activités industrielles ont été déplacées dans de nouvelles zones de production, situées non loin des voies rapides pour faciliter le transport des marchandises. Ce que l'on nomme port aujourd'hui couvre une réalité bien différente de celle du port d'autrefois, situé au cœur de la cité. Le bouleversement pour les populations de tradition maritime ancienne est majeur car les nouvelles règles du jeu liées à l'espace portuaire sont de moins en moins fondées sur le « bon sens marin », c'est-à-dire sur la bonne connaissance des lieux et la prise en compte d'un environnement spécifique, ni sur les capacités à « digérer » les flux de marchandises transportées ou prélevées grâce aux savoir-faire localement initiés. Par effet de concentration des lieux de transformation et de production des produits de la mer, le bâti des zones artisanales et industriels situé en front de mer a été délaissé au profit de bâtiments de production plus modernes, situés en retrait du littoral. Avec la démolition au coup par coup des bâtiments de travail désaffectés et laissés en friche, les habitants des lieux, et surtout les anciens, en perte de repère, ne jouent plus leur rôle de passeurs de mémoire. Pour pallier le déclin des activités maritimes et le manque de logements, les décideurs locaux se retrouvent souvent face à un dilemme : accueillir de nouvelles activités pourvoyeuses d'emplois directs ou induits, construire des logements à la périphérie de l'agglomération ou dans les villages, et protéger le littoral. Cette situation troublée attise les convoitises des entrepreneurs potentiels et des promoteurs immobiliers qui défilent dans le bureau des maires des communes littorales leur faisant miroiter le plus souvent des projets ambitieux « passe-partout ». Les politiques d'aménagement n'appréhendent pas toujours les espaces urbanisés littoraux d'après leurs spécificités maritimes. Or l'attractivité des littoraux se poursuit et c'est à partir des villes portuaires qu'une nouvelle urbanité<sup>31</sup> doit être repensée.

Dans certains cas, le transfert de dynamique entre des activités traditionnelles liées à la pêche et celles du tourisme a pu être bénéfique pour la petite ville d'échelle portuaire.

---

31 L'urbanité, c'est la ville réappropriée par la société, mais aussi la société devenue urbaine, la société qui se (re)pense, se (re)-découvre à travers la ville. L'urbanité, c'est le processus qui a créé la ville artistique, la ville théorisée, la ville fantasmée, la ville conceptualisée. Et ce processus est avant tout social, avec comme acteurs tous les membres de la société, dont les urbanistes, mais pas uniquement. Les mots de la géographie, dictionnaire critique, coordonné par Roger Brunet, Robert Ferras et Hervé Théry (1992), ignorait la « citadinité », tandis qu'une petite vingtaine de lignes étaient consacrées à l'« urbanité » comme « caractère de ce qui est urbain » ou encore, reprenant un sens commun, comme « civilité ».

En suivant la trajectoire **d'un port d'escale** qui, dès l'Antiquité, à l'abri dans une anse, une ria ou un *aber*, a permis le déploiement d'activités maritime et a conduit au développement dans l'espace d'une petite cité maritime en attirant à elle de nouvelles populations. Sur le temps long de son histoire, en étant régulièrement le point de passage et de transit d'un bornage côtier, de nouvelles fonctions lui ont été attribuées (défense et surveillance des côtes) et une pluriactivité est advenue des opportunités économiques établies avec l'arrière-pays et au-delà (commerces maritimes, construction navale, pêche côtière). Cependant éloigné des grandes routes maritimes modernes et des grands axes de transports terrestres (route départementale et nationale, voie ferrée), le port n'a pas été intégré au système mondial du commerce maritime et a été contraint à des fonctions plus locales (pêche côtière, bornage).

Pourtant à la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, ces cités maritimes anciennes, désaffectées par l'activité et relativement isolées des centres urbains et des bourgs ruraux, vont attirer des voyageurs, écrivains, poètes et artistes, poussés par le mystère de ces « nouveaux lieux antiques »<sup>32</sup> et découvrant avec émoi l'originalité des cultures maritimes locales et la beauté des paysages. La peinture romantique du XIX<sup>e</sup> siècle a contribué à élargir de nouveaux horizons de pensée en partant à la quête de paysages pittoresques et dans cet élan, la ville portuaire va être adaptée pour accueillir des visiteurs venue voir la mer, « *miroir d'infini* » (Blain-Pinel, 2003). Hôtels et pensions de famille sont érigés sur le port ou le long de la route d'accès principal d'où partent les chars à bancs. Avec la mode des bains de mer à la fin du XIX<sup>e</sup>, l'intérêt des villégiateurs va se reporter sur les plages, les sentiers littoraux, les régates et la gastronomie. De nouveaux quartiers vont annexer l'espace littoral dans la continuité du site portuaire. A partir de ces lieux prisés par d'illustres personnalités, on va créer le décor théâtralisé de stations balnéaires composées de grands domaines avec parcs arborés et châteaux, de coquettes villas aux noms évocateurs de la personnalité de leur propriétaire et de belles promenades aménagées en bord de mer.

---

32 En 1804, Monsieur Cambry, préfet, Monsieur Dulaure, archéologue et Monsieur Le Brigant, avocat au Parlement de Bretagne marqués par le succès des Poésies galliques d'Ossian à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, fondent l'Académie Celte afin de percer les mystères d'une partie des origines de la Gaule. Par la suite en élargissant ses champs de recherche (notamment à l'Égypte et à la période médiévale), une société d'érudits se forme et se transforme pour devenir officiellement la société des Antiquaires en 1811. L'ensemble de ces recherches et publications vont inspirer au-delà de la sphère scientifique mondiale, de nombreux artistes et écrivains et encourager une partie de la « bonne bourgeoisie » à une forme d'apprentissage par le voyage.



Ces stations de renommée nationale (Dieppe, Bénodet, Loctudy, Morgat, Sainte-Adresse, Malo-les-Bains, Hendaye, Cavalaire, etc.) voire internationale (Saint-Malo, Le Touquet, Deauville, La Baule, Cannes, Nice, Menton, Biarritz, etc.) se distinguent aujourd'hui par leur architecture monumentale et leur armature urbaine spécifique. Encore très attractives, leur défi aujourd'hui serait plutôt d'intégrer de nouveaux modes touristiques tout en conservant en l'état les monuments bâtis qui marquent le paysage et fondent leur identité.

Poursuivons notre propos en partant de l'exemple **d'un port marchand** du XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>33</sup> qui, pour suivre l'évolution nautique des cargos dans le cadre d'un accroissement du commerce mondial, a été réaménagé en port de commerce dans les années 1960-70 grâce à l'ajout de nouvelles infrastructures : terre-pleins, longueur de quais supplémentaires, grues de déchargement portuaire, etc. Depuis les années 1970-80, consécutivement à la conteneurisation du transport maritime et à l'affirmation de la maritimisation des flux marchands mondiaux, certains ports de commerce retenus par l'État français pour leur grande capacité et leur intérêt stratégique, ont subi une mue pour améliorer le transit des flux marchands et réduire ainsi les coûts généraux du transport terrestre et maritime. Dans ce cas, le port historique ne peut plus être le support de l'activité maritime du fait des équipements convergents que celle-ci nécessite. Il s'efface au profit d'un nouveau système mis en place à l'échelle mondiale composé de plateformes de services, d'équipements logistiques (portiques de déchargement, rampe et passerelle RO-RO<sup>34</sup>, douanes, etc.) et de réseaux routiers de grande capacité connectés avec des pôles d'échange terrestres nommés port sec<sup>35</sup> destinés à distribuer et à acheminer la marchandise vers l'intérieur des terres. Ces espaces portuaires rendus autonomes par l'État doivent tenir un rang à ces échelles stratégiques en vue captant les flux marchands mondiaux.

---

33 À la veille du premier conflit mondial, le ministère des Travaux publics distinguait sept ports de commerce de première catégorie (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux, Rouen, Saint-Nazaire et Nantes) et neuf ports de deuxième catégorie (Boulogne, Calais, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, La Rochelle-La Pallice, Bayonne et Sète). (Marnot, 2014).

34 De l'anglais roll-on/roll-off signifiant littéralement « *rentrer en roulant, sortir en roulant* », par Ro-Ro on dénomme ainsi les navires de type roulier qui se chargent à la verticale. Le débarquement se fait à l'aide de rampes d'accès et de passerelles.

35 Un port sec (ou dry port) est un terminal intermodal directement connecté par route ou par chemin de fer à un port maritime, et fonctionnant comme un centre de transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres.

Les investissements consacrés à ces espaces portuaires sont aujourd'hui de plus en plus contestés par la population locale du fait des enjeux environnementaux que leurs projets soulèvent et qui contraignent fortement la qualité de vie de ces villes portuaires. Pour en citer quelques exemples, en 2015, la décision d'agrandissement du Grand Port Maritime de Guadeloupe-Port Caraïbes a largement été contestée par des associations écologiques et des professionnels de la pêche parce que l'investissement et le coût des travaux semblaient difficiles à justifier au regard de l'impact écologique majeur qu'ils induisaient.

Plus récemment en 2018, face à la recrudescence de cas de cancer chez les riverains du Grand Port Maritime de Marseille, les habitants de ces quartiers se sont insurgés contre la pollution atmosphérique générée par les bateaux de croisière, les porte-conteneurs et les chantiers navals; émanations mises en cause directement dans le déclenchement de maladies. Malgré une concertation élargie à la société civile dans le cadre de ces projets d'agrandissement portuaire, l'ampleur des investissements et la taille démesurée de leurs aménagements<sup>36</sup> ont du mal à être assimilés par la population locale. Pour pallier ces oppositions, certaines autorités portuaires organisent des expositions et des événements festifs maritimes pour tenter d'inscrire ces travaux gigantesques dans la poursuite d'une histoire maritime. En effet, malgré le déclin des activités traditionnelles portuaires dans les années 1970-80 et le changement de paradigme induit par la prédominance des flux et des réseaux, le port et les espaces urbanisés qui lui sont associés continuent de faire battre le cœur des cités maritimes à travers les diverses représentations qui en sont faites et par le biais de traditions culturelles fortes.

Le port de pêche avec ses vieux marins assis sur un banc ou encore le phare pris dans la tempête font encore partie des images d'Épinal utilisées comme des objets de marketing territorial. Il en est de même pour les chants de marins et les vieux gréements qui, forts de leur succès au cours des fêtes maritimes, maintiennent vivante une certaine navigation traditionnelle. Collectivement, à la fin des années 1970-1980, des habitants passionnés de voile ou nostalgiques d'une époque révolue ainsi que des universitaires, ont été témoins de la fin d'un cycle économique dans de nombreux ports, celui de la pêche artisanale et du cabotage, et ont alerté les pouvoirs publics et la presse de la disparition d'éléments bâtis et non bâtis comme repères de leur histoire et de leur identité.

---

36 Montant des travaux de l'agrandissement de Port 2000 au Havre : 500 millions d'Euros engagés pour atteindre une capacité de 1800 navires par an avec 4,2km de quais, 180 hectares de terre-pleins et un portique géant.

Dans l'urgence, chacun a protégé son arpent<sup>37</sup>, travaillé à la collecte de mémoire et à la protection d'objets se rapportant à ce nouveau patrimoine, sans véritable approche d'ensemble. En parallèle, les changements générés par des aménagements touristiques peu adaptés à l'identité maritime du lieu, ou encore l'émiettement des réhabilitations d'urbanisme en totale discordance avec le bâti d'origine, viennent petit à petit disloquer les quartiers maritimes historiques et leur mémoire. La dynamique de renouvellement urbain, concomitamment à la succession de ruptures économiques et sociales, a toujours existé dans les villes portuaires mais c'est la première fois dans les années 1970-2000 que la dynamique prend une telle ampleur et qu'elle touche en même temps de nombreux ports. Les opérations d'urbanisme réalisées sur le littoral entraînent non seulement la disparition de pans entiers de la culture maritime mais en plus elles n'ont aucun lien avec l'identité maritime originale des lieux. D'un point de vue urbanistique, il est donc impératif d'accompagner cette mue pour permettre le renouvellement des centralités et des identités, sans brutalité des rapports, dans un souci de continuité générationnelle et aussi de modernité. Mais à quelles échelles de ports se référer ? Dans le transport maritime, la nature même du flux (financier, marchand, informations) et le nombre d'acteurs impliqués dans les réseaux se sont démultipliés ; chacun couvrant de sa responsabilité une petite partie du réseau. Sans coopération de l'ensemble des acteurs et à défaut de décisions prises localement pour y arriver, les échanges sont rendus incohérents et difficilement maîtrisables (Démare *et al.*, 2017).

A l'inverse dans le secteur de la pêche, l'insertion des ports dans l'économie mondiale s'est faite par le biais d'une concentration (horizontale et verticale) des acteurs, d'un report de l'effort de pêche sur des secteurs plus porteurs (notamment la pêche au thon) et d'un découplage des bateaux avec leur port d'attache. « *Les tendances actuelles dessinent une géographie (halieutique) moins linéaire qu'autrefois et d'une autre échelle, tant les pesanteurs et les solutions dépassent les horizons régionaux* » (J-R. Couliou, 2019). Certaines villes portuaires, historiquement tournées vers la pêche, vivent très mal le départ de leur flottille et subissent les crises (structurelle, économique et sociale) engendrées par ces reconversions brutales comme une fatalité.

---

<sup>37</sup> Ancienne mesure de surface, divisée en 100 perches ou 30 toises carrées et variant suivant les localités. Expression qui dans le texte peut être interprétée par « son pré carré ».

« La pêche a certes perdu une part de sa force et de ce qu'elle représentait comme moteur de ces espaces. Mais les résultats des acteurs présents demeurent honorables. (í ). Ces villes ne sont plus seulement des ports de pêche mais des villes avec des ports de pêche (Couliou et al, 1996). L'attractivité du littoral a transformé la société par la croissance de la villégiature ». Nous assistons depuis une trentaine d'années à un véritable bouleversement des territoires y compris maritimes suite à la révolution dit du numérique et à l'augmentation de la mobilité des flux matériels et immatériels mondiaux. Les villes portuaires sont sous l'influence de flux et de réseaux variés. Cette variété se vérifie dans la nature même des flux (marchands, informatifs, financiers), dans les différents secteurs auxquels ils se rapportent (flux marchands, touristiques, pêche et autres ressources en mer) ou dans la multiplicité des acteurs impliqués. Les mutations spatiales des villes portuaires sont le fait de la reconfiguration des territoires à la fois terrestres et maritimes et de la reconversion des lieux sous l'influence de ces réseaux. Face à la montée en puissance des réseaux et du numérique, les villes portuaires se réorganisent comme les autres villes françaises ayant pour résultat un découplage de la dynamique du port et de la ville.

Contrairement aux villes de l'intérieur des terres, qui sont définies comme des points d'appui du quadrillage d'une société sédentaire (P. Estèbe, 2018), les villes portuaires ont toujours été en mouvement du fait de leur situation d'interface entre la terre et la mer. Elles ont été façonnées pour et par la mobilité des hommes. Dans la réalité « la constellation des ports » se distingue de « l'archipel des villes » (Ducruet, 2005, p. 2) mais les mutations liées à chacune des deux entités ne sont pas directement corrélées, « contrairement à ce qu'une vision fonctionnaliste souhaiterait constater » (Prélorenzo, Rodrigues-Malta, 1998). De plus il est désormais certain que la coupure ville-port ainsi que la reconquête des friches portuaires ne sont pas des phénomènes français car ils ont lieu partout dans le monde (Hoyle, 2000).

## 2.2 Une vision dualiste du port et de la ville

### 2.2.1 *Le port pris dans un système économique : une vision maritime*

Des vocables grecs « hieros » signifiant « sacré » et « arkhê » signifiant « pouvoir » ou « commandement », « hiérarchiser » désigne à la fois l'ordre et la subordination à différents niveaux de l'organisation. De notre point de vue scientifique, l'organisation peut être également retranscrite sous la forme d'un système. L'ordonnement du système est tel que chacun de ses membres ou de ces éléments est subordonné à un autre (qui le précède dans la hiérarchie). Quand le port est pris dans un système, une hiérarchisation s'opère selon l'échelle ou le statut prédéfini par l'organisation. Or si l'on se réfère à l'arrêté du 24 octobre 2012 portant sur le système portuaire maritime français, ce dernier distingue parmi les 66 ports de commerce maritimes, 12 ports maritimes d'État : 11 grands ports maritimes (GPM) et un port d'intérêt national (celui de Saint-Pierre et Miquelon).

Depuis les années 1990, une demi-douzaine de réformes ont profondément modernisé le paysage portuaire français dans l'objectif d'améliorer leur performance et leur compétitivité sur site. La dernière grande réforme portuaire de 2008 a créé le statut de « Grand Port Maritime » et modernisé la gouvernance des ports autonomes<sup>38</sup>. L'enjeu des prochaines années est de développer une offre globale de « *transport massifié* » compétitive et durable en intégrant directement les acteurs portuaires dans la logistique de transport. L'État, en créant un statut spécifique, celui de Grand Port Maritime (GPM), oriente le système portuaire français vers une logique marchande et encourage ces ports à atteindre les normes de la logistique multimodale internationale. Dans un objectif de compétitivité économique et d'efficacité logistique, cette distinction entre GPM et les autres ports de commerce sous-tend néanmoins qu'il existe un seuil d'équipements à atteindre pour faire partie des GPM entrant dans la course aux échanges mondiaux.

---

38 La réforme portée par la loi n° 2008-860 du 4 juillet 2008 sur la réforme portuaire a pour objectifs de recentrer les sept ports autonomes par rapport aux flux mondiaux. Ils sont ainsi rebaptisés « grands ports maritimes » (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle et Rouen). En découle un projet stratégique et un plan d'investissement sur cinq ans pour chaque Grand Port Maritime.

En dehors de ces 12 ports d'État qui font presque office d'exception, la majorité des ports français est plutôt de taille petite et moyenne et si l'on prend référence des propos tenus par Fernand Braudel sur l'Economie-Monde<sup>39</sup>: « Où situer les ports de taille petite et moyenne dans l'Economie-Monde ou bien dans l'économie plus terre à terre des marchés locaux, de la boutique ? » (Braudel, 1967). Quelles sont les raisons d'une telle stratégie nationale maritime ? Et à travers elle, pourquoi l'État s'attache à intégrer à son système que les ports de commerce ? Existe-il des systèmes portuaires à l'échelle supranationale ? Et si oui, une coopération peut-elle exister entre des ports de différentes tailles et aux fonctions diverses ? Quel rôle joue alors le territoire ? C'est en repartant de l'analyse des anciens systèmes maritimes que nous pourrions percevoir les tendances qui se dessinent dans le système actuel.

## Du XV<sup>ème</sup> siècle au XVIII<sup>ème</sup> siècle

Au XV<sup>ème</sup> siècle, après les Grandes découvertes, grâce au transport maritime est advenue la première mondialisation et avec elle, « l'invention des continents » (Grataloup, 2009). On ne parle pas encore de « système portuaire » sous l'Ancien Régime mais plutôt d'« aire portuaire » (Le Bouëdec, 2001). L'exploration des océans est encore dans une phase de découverte et les bases du commerce sont fortement encadrées par l'autorité des souverains.

Ce sont eux qui désignent les ports de commandement et leur octroie ou non le droit de tirer profit de la mer et de ces échanges. « L'affirmation de ces grands ports de commerce s'accompagne d'une tutelle croissante exercée par ces places sur les havres situés dans leur environnement immédiat, aboutissant à la constitution « d'aires portuaires maritimes » (Michon, 2016, p.1). La hiérarchisation portuaire française profite à quelques « organismes négociants » qui conduisent l'activité de ses ports marchands grâce aux privilèges octroyés sous forme de lettres de patente. Les petits sites portuaires alentours participent à l'approvisionnement de denrées et de matériaux et à la construction de bateaux (caraques, galions, goélettes, gabares et autres navires de charge) mais ne participent pas à la croissance du trafic commercial de façon directe.

---

39 Qu'est-ce qu'une Economie-Monde ? Inspiré du mot allemand de Weltwirtschaft, ce terme inventé par Fernand Braudel en 1949 signifie " un morceau de la planète économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à lui-même et auquel ses liaisons et ses échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique ".

« Le XVI<sup>e</sup> siècle est marqué par le basculement du centre de gravité économique de l'Europe de la Méditerranée vers l'Atlantique. Trois grands types d'armements transatlantiques sont pratiqués aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles par les ports français. Le premier exploite les richesses halieutiques de l'Amérique septentrionale, en particulier par la grande pêche à la morue. Le deuxième concerne le commerce en droiture avec les territoires colonisés dans l'aire Caraïbe par les Européens, et contribue éventuellement à alimenter les plantations en main-d'œuvre servile par des expéditions de traite négrière. Le troisième [prend] part au commerce entretenu par le royaume d'Espagne avec ses possessions américaines, par une présence et des envois de marchandises dans les deux ports espagnols qui disposent successivement du monopole de la « Carrera de Indias », c'est-à-dire Séville et Cadix » (Michon, 2016, p. 3-4). L'enquête navale commandée par Colbert en 1660 portant sur la France maritime de Louis XIV laisse apparaître un littoral disparate avec d'un côté une multitude d'abris portuaires pour de petites embarcations de moins de 50 tonneaux et une vingtaine de ports plus importants situés à l'embouchure de fleuves côtiers, pouvant accueillir de grands navires et qui correspondent à des « places portuaires ». Les « places portuaires » sont ici volontairement distinguées et représentent l'ensemble des acteurs économiques qui investissent et tirent profit directement du commerce maritime.

La place prise par les gens de mer est nécessaire pour comprendre l'ampleur du trafic maritime. Une étude quantitative portant sur les flux de marchandises de ne peut à elle seule suffire pour mesurer l'aire portuaire, il faut tenir compte également de sa « forme humaine » (Bouyer, 2004). L'importance du « capitalisme patenté » sur le trafic de marchandises généré est à relativiser dans la durée car ce dernier a pu présenter des formes bien différentes d'un port à un autre (organisation clanique ou familiale, une opportunité apportée par un élément exogène). Tout comme il serait erroné d'établir systématiquement un lien de subordination entre la flottille de la « poussière portuaire<sup>40</sup> » (Le Bouëdec, 2008) (Buti, 2010) et le port de commandement. « Un aspect fondamental du cabotage : il n'y a aucune concordance entre les ports dans lesquels sont armés les caboteurs et les ports vers lesquels ils transportent leurs chargements » (Huetz de Lemp, 1975). Nous avançons plutôt l'existence d'un lien d'équilibre entre les ports d'une même aire portuaire, le temps d'un cycle économique, pouvant prendre la forme d'un jeu à somme non nulle.

---

40 « Finalement la poussière portuaire ne correspond qu'aux ports qui ont pu s'inscrire dans la durée en étant associés à un bourg ou à une petite ville où existe une communauté dont une partie vit de l'activité maritime » (Le Bouëdec, 2008).

Un partage des tâches a pu se mettre en place dans certaines situations, à l'exemple de la pêche morutière. Sans le dynamisme d'un bornage côtier, soutenu par les habitants depuis l'arrière-pays côtier pour apporter au port de commandement les ressources qui sont nécessaires à son fonctionnement, le commerce maritime aurait eu du mal à s'accroître (à l'exemple des échanges entre les petits ports de la rade de Brest et le port de commandement de la Royale au XVIIème siècle).

## Du XIXème siècle à 1950

C'est au cours de la révolution industrielle au XIXème siècle que les effets d'une seconde mondialisation se mesurent suite à l'accroissement de flux émanant du commerce maritime destiné à la fabrication ou à l'exportation de produits manufacturés. Dans un ouvrage intitulé *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXème siècle*, issu d'un mémoire d'habilitation, Bruno Marnot, historien, explique que la compétitivité d'un port se traduit par la croissance de son commerce extérieur sur la durée malgré des *trends* différents. Les navires, au gré des évolutions nautiques, ont supporté la croissance de ces échanges en faisant escale dans des ports aux quais de plus en plus longs et évoluant vers un certain degré de modernisation dans leur exploitation.

Par un travail d'analyse des données de l'économie portuaire sur la période 1850-1914, il retient cinq facteurs de croissance portuaire au XIXème siècle (cf. figure 22) :

- la structure de l'avant-pays qui influe sur la nature des frets maritimes selon les routes maritimes empruntées.
- la structure de l'arrière-pays que les géographes maritimistes interprètent à travers une distorsion croissante entre un « *arrière-pays fondamental* » fondé sur des bases historiques solidaires et au-delà, le « *competitive hinterland* » que le port se dispute avec des établissements rivaux (Vigarié, 1998, p.72)<sup>41</sup>. Cette double structuration de l'arrière-pays maritime trouve sa raison au XIXème siècle dans le développement des réseaux de transports (routier et ferroviaire) qui permirent aux établissements littoraux d'envisager la captation de trafics au-delà de l'arrière-pays fondamental.

---

41 « L'équation des coûts de circulation est la somme des taux de fret maritimes et terrestres et du coût du passage portuaire. Elle correspond au coût de transport total du produit depuis son lieu de départ jusqu'à sa destination finale ».



- la puissance de l'industrie portuaire en termes d'investissement. Il explique ainsi que « pour nombre de milieux d'affaires locaux, le renforcement du tissu industriel apparut comme un nouveau facteur de la dynamique portuaire, susceptible de redonner à l'établissement une part de croissance endogène. La fonction industrielle prit une telle importance à partir des années 1880 que Paul de Rousiers, l'un des premiers penseurs de l'économie portuaire contemporaine, la considéra comme l'un des trois éléments constitutifs du port moderne » (Marnot, 2011, p. 204).
- l'impact de la concurrence. La Révolution industrielle a engendré au niveau mondial mais plus intensément en Europe du Nord-Ouest les conditions d'une réorganisation importante de l'économie et avec elle une concurrence accrue entre les acteurs de cette révolution à tous les niveaux. « Cette concurrence qui n'a cessé de s'intensifier servit d'aiguillon aux entreprises maritimes, ainsi qu'à la modernisation des structures et de l'exploitation portuaires ». (Marnot, 2011, p.204).
- le degré de modernisation des structures et de l'exploitation portuaire. La croissance mondiale s'est traduite sur site par l'augmentation des volumes de magasinage et en conséquence il a fallu construire des entrepôts, des hangars et des terre-pleins. Les lieux portuaires se sont spécialisés dans une production. Progressivement, les navires ont évolué et il a fallu faire appel aux ingénieurs pour repenser les infrastructures d'accueil de ces nouvelles unités (nouvelles digues, nouveaux bassins) et réduire au maximum les inconvénients de la rupture de charge par de la mécanisation.

Au cours de cette période, l'emprise spatiale des ports s'est étendue pour mieux s'adapter à l'ère industrielle de la mondialisation, à la division du travail et aux « temps modernes<sup>42</sup> ». En parallèle, une spécialisation s'est opérée offrant à chaque filière maritime (pêche, industrie lourde, commerce, transport de passager...) le choix de son modèle d'intégration portuaire selon les besoins locaux, régionaux, nationaux ou internationaux et les moyens de leur mise en œuvre. La première Guerre mondiale a mis un premier coup d'arrêt à la croissance portuaire et à la suprématie des échanges dans le Nord-Ouest Atlantique mais c'est véritablement après la seconde Guerre mondiale que le monde a basculé dans un autre système mondialisé modifiant radicalement les échanges entre les pays dit du « Nord » développés et les pays du « Sud », anciennes colonies nouvellement émancipées.

---

42 En référence à « Les temps modernes », le film muet de Charlie Chaplin sorti en 1936 qui présente le personnage de Charlot luttant pour survivre dans le monde industrialisé.

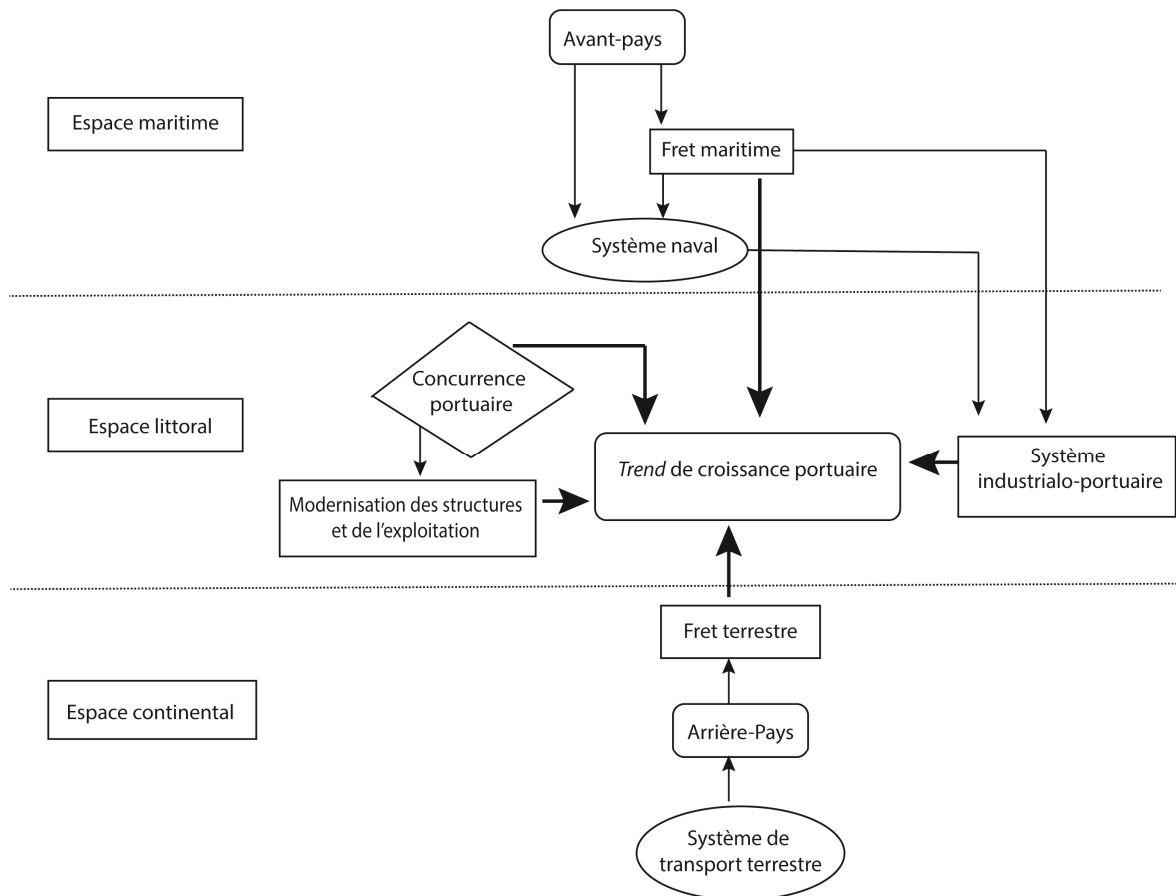


Figure 22: Schéma de croissance du modèle portuaire au XIXème siècle (Marnot, 2014, p. 206)

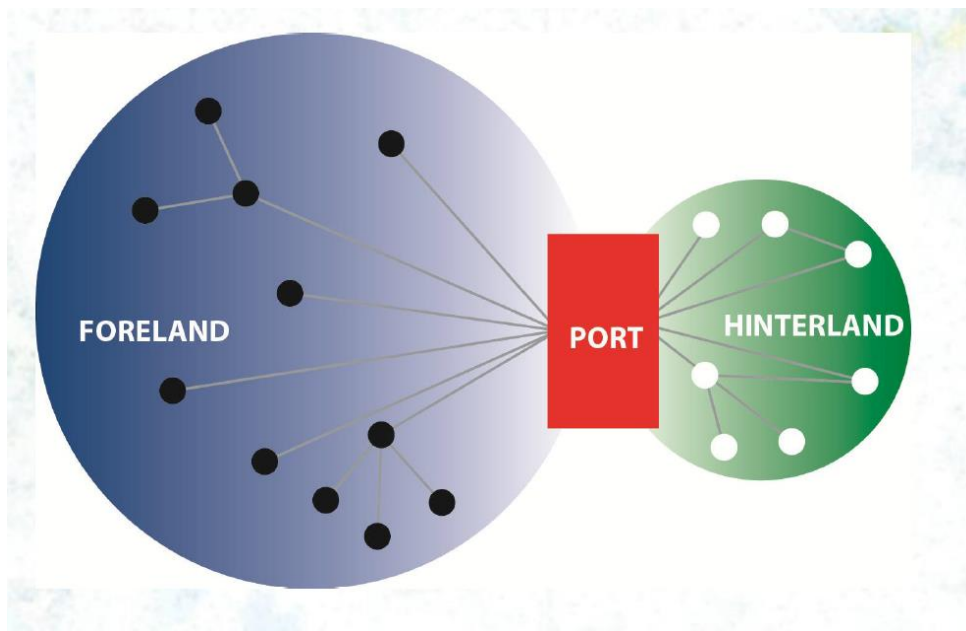


Figure 23: Le triptyque portuaire selon André Vigarié. Source : Laurent LÉVÊQUE -UMR CNRS IDEES-CIRTAI -UNIVERSITÉ DU HAVRE

## De 1950 à aujourd'hui

Jusque dans les années 1950-70, l'économie maritime est restée ancrée au territoire avec un fonctionnement portuaire appuyé sur trois domaines : le lieu portuaire en interface avec un avant-pays maritime et un arrière-pays maritime (cf. figure 23). Or, depuis une quarantaine d'années, le transport maritime s'est engagé dans un nouvel ordre mondial pour soutenir les flux présentant une ampleur jusque-là inédite et la multitude de réseaux en développement.

Le gigantisme des navires (porte-conteneurs, barges off-shore, navires multisupport « MSV », navires de levage « HLV », navires de pose de pipeline « DLB », etc.) et l'exigence des acteurs impliqués ont eu pour conséquence d'avoir une économie maritime qui a pesé fortement dans l'économie mondiale. L'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) chiffre à 1 500 Mds \$ la valeur de l'activité maritime dans l'économie mondiale en 2010 et estime que celle-ci pèsera 3 000 Mds \$ en 2030 (source : OCDE), suivi d'un taux de croissance important de l'ensemble des filières (cf. tableau 1). La rupture majeure des économies portuaires en Europe (cf. figures 24 et 25) qui a pris racine dans les crises pétrolières de 1973 et 1979, mais aussi dans la crise structurelle de l'industrie, a poussé les Etats européens dont la France à revoir l'organisation de leur système portuaire afin qu'il soit plus compétitif.

Secteur	Taux de croissance annuel composé de la VAB entre 2010 et 2030	Variation totale de la VAB entre 2010 et 2030	Variation totale de l'emploi entre 2010 et 2030
Aquaculture marine industrielle	5.69 %	303 %	152 %
Pêche industrielle	4.10 %	223 %	94 %
Transformation des produits de la pêche	6.26 %	337 %	206 %
Tourisme maritime et côtier	3.51 %	199 %	122 %
Pétrole et gaz en mer	1.17 %	126 %	126 %
Éolien en mer	24.52 %	8 037 %	1 257 %
Activités portuaires	4.58 %	245 %	245 %
Construction et réparation navales	2.93 %	178 %	124 %
Équipements maritimes	2.93 %	178 %	124 %
Transport maritime	1.80 %	143 %	130 %
Moyenne de l'ensemble des secteurs d'activité liés à la mer	3.45 %	197 %	130 %
Économie mondiale entre 2010 et 2030	3.64 %	204 %	120 % <sup>(1)</sup>

Tableau 1: Taux de croissance estimés de la Valeur Ajoutée et de l'emploi, par secteur, entre 2010 et 2030 (OCDE).

Rupture des économies portuaires en Europe entre 1970-90

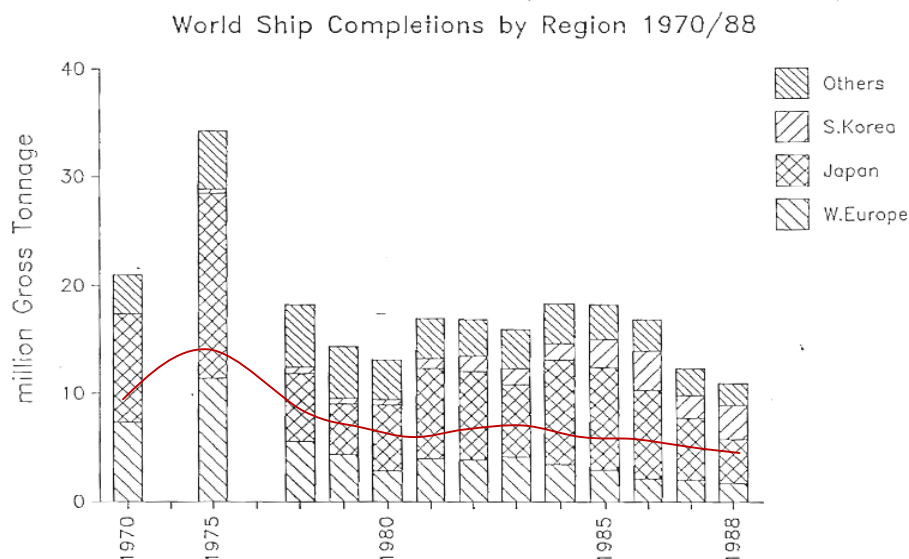


Figure 24: Evolution du trafic maritime par région du monde entre 1970 et 1988. Source : Rapport Ifremer « les enjeux de la recherche en économie maritime » septembre 1990.

LES RESTRUCTURATIONS EN EUROPE

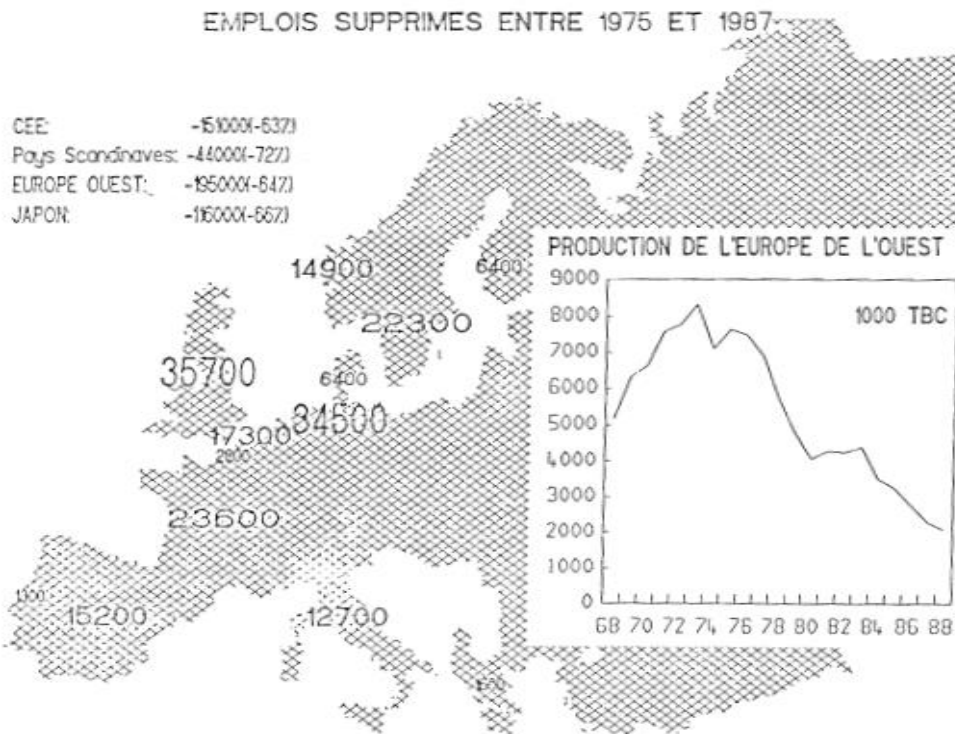


Figure 25: Nombre d'emplois supprimés dans les filières maritimes et effondrement de la production industrielle entre 1975 et 1987 en Europe. Source : Rapport Ifremer « les enjeux de la recherche en économie maritime » septembre 1990.

Sous l'influence des réseaux et du *Clusters*<sup>43</sup> maritime français, l'État français a établi une nouvelle hiérarchie de sites portuaires capables de capter ou non les flux mondiaux actuels en se fondant sur les données de l'économie mondiale. Cette démarche a pour conséquence d'exclure une partie des ports non marchands de la stratégie portuaire française et donc de ce nouveau système conduit par un réseau d'acteurs présentant des intérêts financiers communs.

Quand les ports ne s'accordent pas dans un même système, peuvent-ils exister en concordance sur un même territoire ? Un bilan de la cour des comptes<sup>44</sup> portant sur la réforme des GPM de 2008 préconisait : « L'impact à ce stade limité de la réforme portuaire sur la compétitivité des ports conduit à identifier les raisons de ce constat en demi-teinte et à rechercher des pistes d'amélioration. Ces réflexions sont désormais à envisager dans le nouveau cadre régional mis en place par la loi du 7 août 2015 portant la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). La politique portuaire est une compétence de l'État, qu'il exerce à travers les opérateurs que sont les GPM. Les collectivités locales y sont associées, grâce à leur participation aux conseils de surveillance et par les contrats de plan État-régions. Les nouvelles compétences des conseils régionaux en matière de développement économique devraient donc conduire à renforcer ces partenariats locaux. ».

Les GPM ne peuvent pas s'affranchir totalement du territoire dans lesquels ils se situent. Pour autant, les habitants et les élus locaux n'ont aucun pouvoir décisionnel direct sur ces entités portuaires nouvelles détachées de la ville. En transférant les compétences verticales des GPM au secteur privé, l'État a contribué à faire de ces entités des « ports aménageurs » et de futurs « ports entrepreneurs » autonomes mais ces derniers semblent trop éloignés du pouvoir décisionnel des habitants. L'État et les collectivités locales soucieuses de la revitalisation de leurs économies locales y compris maritimes, accompagnent les lieux portuaires ciblés en vue de leur transformation en nœuds suréquipés, raccordés aux branches d'un système économique plus global, extrêmement fluide et multimodal. Cette opération a eu pour conséquence d'extraire physiquement le lieu portuaire de son territoire maritime historique de référence.

---

43 Clusters : groupement d'acteurs qui présentent les mêmes intérêts économiques.

44 Rapport public annuel 2017 6 février 2017 Cour des comptes - [www.ccomptes.fr](http://www.ccomptes.fr) - @Courdescomptes

Partons de l'exemple concret de « port-Dunkerque » (cf. figure 26) que l'on associe facilement au port ancien de Dunkerque par attribut de nom alors qu'en fait cet établissement fait référence dans la réalité à différents sites portuaires qui se succèdent sur une bande littorale de plus de 15 km (Saint-Pol-sur-mer, Grande Synthe, Loon-plage, Saint-George sur l'A, Gravelines). Les GPM constitués de terre-pleins gagnés sur la mer en vue d'accueillir des navires de plus en plus grands (super tankers, porte-conteneurs) et d'espaces industrialo-portuaires, ont volontairement été séparés du site d'origine pour devenir des établissements autonomes exerçant leurs activités à l'intérieur d'un périmètre géographique propre et sur la base de réseaux globalisés quasi-dématérialisés.

Régulièrement confrontés dans leur projet de développement à la contestation des habitants qui, face à la montée des préoccupations écologiques, craignent de voir leur espace de vie littoral fragilisé, ces entités portuaires autonomes sont entrées dans une phase de reterritorialisation (Théry, 2008). Un nouveau récit appuyé sur l'histoire entre le port et la ville est ainsi présenté aux habitants et aux gens de passage sous la forme de lieux d'accueil ludique et interactif à l'exemple du concept de Port Center<sup>45</sup> développé par l'Association des Villes Portuaires Internationales (cf. figure 27). Un mode de gouvernance adapté à ces partenariats doit être organisé à l'échelle de la façade maritime (ou fluvial) entre les ports bien qu'ils présentent des statuts différents. Dans leur nouvelle gouvernance, ces établissements affichent la promesse d'une gestion plus écoresponsable de leur logistique et plus durable en intégrant la gestion des espaces naturels environnants (cf. figure 28).

---

45 Lieu d'interface ludique entre le citoyen, la ville et le port, il permet de communiquer sur les missions, les projets et les métiers du port. [http://www.aivp.org/wp-content/uploads/2015/12/AIVP-plaquette\\_fr.pdf](http://www.aivp.org/wp-content/uploads/2015/12/AIVP-plaquette_fr.pdf)





## What is a Port Center ?

The Port Center is an interface with a playful atmosphere between the port, the city and the citizens.

There, the port can communicate on its missions, projects and associated careers.



### The Missions Charter

Sign up to the Missions Charter to involve your port-city actors!



### The operational guide

Order the Port Center guide and start building the Port Center you need!



### Our expertise

Create your Port Center with the AIVP's expertise!



### Port Center by AIVP

Certify your structure with the Port Center by AIVP seal!

## The Missions Charter

The Missions Charter of a Port Center, published in 2013 by the AIVP and the founding partners of the Port Center Network (PCN), defines in ten points the essential challenges and objectives of any Port Center.

1. Explaining the port
2. Promoting port-related trades and professions
3. Projecting the port's image
4. Experiencing the real port
5. Learning through Edutainment
6. Adapting to the public
7. Engaging the Port Community
8. Developing a Port Center in synergy with people involved in the region's heritage and culture
9. Maintaining a neutrality – developing the spirit of a Port Culture Forum
10. Assisting the sharing of experiences

Read the Missions Charter (pdf)

This innovative Charter has already been adopted in 15 port-cities which have a Port Center or a Port Center project:

- Anvers Havencentrum Lillo – Belgium
- Genoa Port Center – Italy
- Livorno Port Center – Italy

Figure 27: Le concept de Port Center proposé dans le cadre de l'Association Internationales des Villes Portuaires (AIVP)

## LA NEWSLETTER

DU PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PA2D)  
DE DUNKERQUE-PORT

# DUNKERQUE PORT PA2D

#05 - Février 2017

## EDITO

### DUNKERQUE, UN PORT DURABLE ET RESPONSABLE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL ET SOCIÉTAL

Innovant lors de leurs conceptions, le PA2D comme le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN), émanant d'une vision de territoire, témoignent d'une véritable prise de conscience par le port de son rôle dans la région dunkerquoise en matière d'environnement et de cadre de vie. Les exemples de sauvegarde, de restauration ou de création de milieux naturels sont aujourd'hui nombreux sur le territoire portuaire. Certes, ils participent à l'essor de la biodiversité dans un contexte industriel et urbain fort, mais ils permettent aux habitants de (re-)découvrir le port sous un angle différent au-delà des questions économiques. Par l'association volontaire et exhaustive des acteurs du territoire, la mise en œuvre participative du PA2D et du SDPN à travers des démarches concrètes a apporté une réelle plus-value en matière de gouvernance et de développement durable. Leurs caractères précurseur et fédérateur, déployés depuis dans plusieurs ports français, et leurs ambitions de faire de Dunkerque un port durable et responsable sur le plan environnemental et sociétal ont récemment été mis en lumière dans le cadre de l'ESPO\* Award 2016. En effet le jury de l'European Sea Ports Organization a retenu le port de Dunkerque parmi les cinq finalistes de cette édition 2016 en regard de son dynamisme sur ces thématiques. Bien qu'au final Dunkerque se soit vu devancé par le port de Bremen (Allemagne), cette nomination récompense, à l'échelle des ports européens, la démarche volontariste entreprise en matière de développement durable.

\*(ESPO), association réunissant les ports maritimes européens autour du développement durable des activités portuaires

Figure 28: Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de Port-Dunkerque. Source :Newsletter N°5 de Février 2017.



Bien que ces établissements portuaires de grande envergure se inscrivent en rupture physique avec leur territoire maritime de référence comme « hors sol », ils conservent néanmoins une influence sur le territoire par le biais des emplois directs et indirects que le port génère. Jean-Claude Sévin, historien économiste dans une thèse intitulée « *la desserte maritime et terrestre de l'Europe en trafics conteneurisés à l'horizon 2030.* » expliquait :

*« L'agglomération portuaire ou la région bénéficie des externalités du port en termes de richesses et d'emplois. Il est difficile de calculer les effets indirects, mais par exemple on estime actuellement l'emploi portuaire au Havre à environ 35 000 personnes pour une population d'environ 200 000 habitants. Outre les emplois directs et indirects, il faut compter avec une activité économique redistribuée sur les commerces et les services de la communauté urbaine. Selon les services du Grand Port du Havre, chaque millier de conteneurs transbordés induit 6 emplois repartis entre 1,5 emploi direct et 4,5 emplois indirects. Une manne pour l'économie locale, surtout si c'est l'Etat qui assume une bonne part du financement ».* (Sévin, 2012, p.133).

### **Des lieux portuaires aux tailles et aux fonctions variées mais tous confrontés à des enjeux multiscales**

Après avoir décliné dans leur ensemble les systèmes portuaires économiques sur le temps long de l'histoire, nous comprenons que la croissance portuaire et avec elle la compétition entre les ports, se comprend surtout au regard des effets d'échelle, de la taille et du trafic. Cela amène à distinguer différents niveaux d'échelle allant du local au régional, du national à l'international. Tous les ports ont été confrontés à un moment donné de leur histoire à des mutations spatiales sous l'influence parfois simultanée de « réseaux ». Cependant, « *l'influence simultanée des quatre échelles relève de l'exceptionnel* » (Marnot, 2011, p. 204) même encore aujourd'hui et l'effet de taille suppose que la concurrence soit analysée entre deux ou plusieurs établissements de niveaux de trafic comparables. Deux ports de même taille ne sont concurrents que dans la mesure où ils possèdent des structures de trafic analogues.

*« La mondialisation est une réalité spatiale qui est aujourd'hui étudiée par de nombreux géographes [í]. Elle ne correspond pas à une uniformisation du monde ou à la disparition des territoires mais plutôt à la double logique d'intégration-fragmentation qui entraîne une hiérarchisation et une polarisation très forte des territoires. »* (Sévin, 2012).

En conclusion de l'analyse de ces systèmes maritimes, lorsque le port est pris dans un système, une hiérarchisation s'opère. Celle-ci peut faire coopérer les ports d'une même façade maritime, de tailles variées et aux fonctions diverses, ou bien elle peut relier des ports de même taille et de même fonction à l'échelle mondiale dans un système économique dématérialisé. Depuis une trentaine d'années, une hyperspécialisation des fonctions portuaires s'est produite pour chaque filière (nautisme, pêche, commerce, algoculture, etc.) en parallèle de quoi, on assiste à une multiplication des compétences intra portuaire. Cette situation complexe a favorisé le découplage du port et de la ville afin de permettre la réorganisation interne des activités et la régularisation de l'accès à ces sites considérés pour les « professionnels ». Au-delà sous l'effet de la circulation planétaire<sup>46</sup>, certaines entités portuaires de très grande envergure, qualifiées de *Hub* ou de GPM dans le cas français, ont été volontairement détachées du territoire pour être confiées à une autorité portuaire indépendante, ce qui par glissement a fait émergé un nouveau triptyque portuaire sous la forme d'une gouvernance (cf. figure 29).

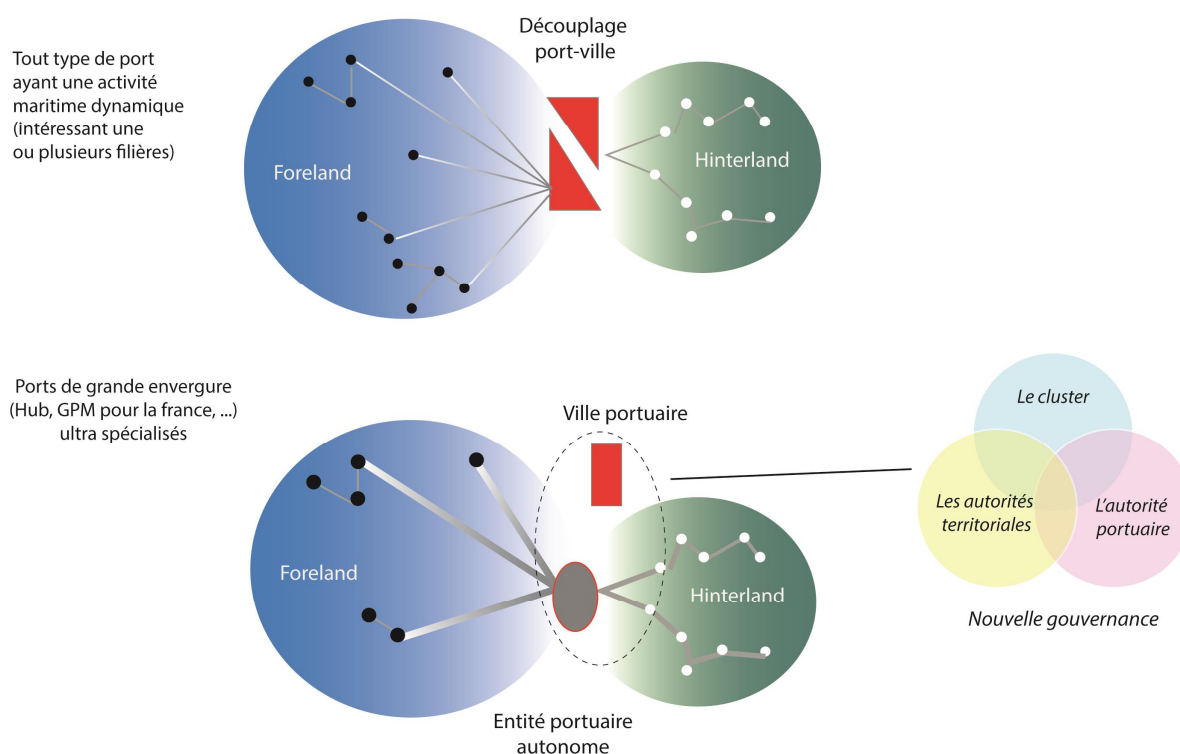


Figure 29: *Trends*<sup>47</sup> des ports depuis les années 1990 à aujourd'hui. Réalisation Laure Ozenfant 2019

46 Ce terme, spécifique à la mondialisation, est souvent utilisé aujourd'hui pour désigner les flux de marchandises, en particulier les conteneurs maritimes, qui circulent selon des axes ou des routes maritimes précises entre les grands pôles économiques de la planète.

47 Traduire *Trends* par tendances

## **2.2.2 La ville portuaire prise dans un maillage urbain : une vision terrestre**

En France, les sciences humaines et sociales s'intéressent depuis longtemps au fait urbain et à la ville pour mieux les caractériser dans le temps et l'espace, dans un objectif d'accompagnement des politiques d'aménagement et d'urbanisme des territoires. Au prisme de l'histoire urbaine, la ville a pu être définie en partant des termes d'origine empruntés à la ville antique, l'*Urbs* (la ville sacrée, délimitée, ceinturée), la *Civitas* (la communauté de citoyens qu'elle recouvre) et la *Polis* (la cité grecque qui superpose à la fois l'entité physique, l'entité politique et le pouvoir régalien d'une ville de commandement).

Dans une approche géographique, la « ville » a été rattachée à un espace délimité auquel on a attribué des critères d'analyse tels que la densité de bâtis existant, le seuil de la population qui y réside, la concentration de services et de commerces présents, etc. En délimitant l'espace, on cherche à en décrire les différentes morphologies et en posant sur lui des critères de seuil il devient alors facile de comparer ces entités sous la forme d'un système. Avec les sciences politiques et en économie, l'importance du statut politique dans la reconnaissance et la formation d'une espace administratif a été démontrée tout comme et la capacité de la ville à offrir un cadre à « *la socialisation croissante de la production et des échanges* » (Bouvier-Ajam *et al.*, 1975). Il réside malgré toutes ses recherches, une difficulté à statuer sur une définition car « *la ville se laisse difficilement enfermer dans une définition simple. La plupart des définitions disponibles sont statistiques ou descriptives et saisissent mal le caractère complexe, multidimensionnel et changeant du phénomène urbain*<sup>48</sup> ». (Baumont *et al.*, 1996). De nombreux travaux scientifiques ont eu pour but de cerner le fait urbain mais sans réel consensus sur ce qui pourrait qualifier une ville au nom de toutes les autres. Néanmoins, cet objet scientifique, par sa complexité et la diversité des éléments observables, nécessite d'être élevé au rang de « *catégories particulière* » (Chaline, 1996) et doit être distinguée par une « *méthodologie spécifique* » (Morvan, 1999). Pour autant existe-il une place spécifique aux villes portuaires dans le maillage urbain français ?

---

48 Propositions tenues lors du colloque ASRDLF « *Régions et villes dans l'Europe de l'an 2000* » à Berlin des 2-4 septembre 1996.

## Le maillage urbain français

Ce que l'on entend par maillage en géographie fait référence à un découpage de l'espace en vue de son appropriation et de son administration. Il peut prendre des formes différentes selon l'objectif d'appropriation souhaité (maillage administratif ou politique, des villes ou des zones d'activités, etc.) et dans le cas de la France urbaine, le maillage de l'espace urbain est particulièrement important. « Cette répartition est le fruit d'une occupation dense et régulière de l'espace » (Taulelle, 2010). Le maillage se compose de métropoles, de villes dites moyennes et petites, savamment hiérarchisées, qui elles-mêmes satellisent des bourgs, des hameaux et un espace rural ou naturel alentours. Pour François Moriconi-Ebrard, géographe fondateur de la base de données *Géopolis*, l'encadrement de l'espace en matière de fait urbain en Europe est fortement marqué, et particulièrement en France où la répartition des villes sur l'ensemble du territoire se double d'une forte concentration de la population dans les plus grandes agglomérations (cf. figures 30 et 31). Nous constatons que les grandes villes côtières françaises (Le Havre, Brest, Nantes, Bordeaux, Montpellier, Marseille, Antibes, Nice) concentrent peu de population en comparaison d'autres villes côtières européennes comme Porto, Lisbonne, Barcelone, Naples, Gênes, Palerme ou encore Londres, Liverpool, Dublin, Rotterdam, Göteborg,...). La prédominance de l'agglomération parisienne sur les autres agglomérations et l'écart important qui existe entre elles en termes de concentration de population, en font une spécificité française.

La croissance des villes analysée sur une longue période laisse apparaître des cycles comme autant d'adaptations aux phases économiques et aux nouveaux modes de vie des sociétés. Valérie Joussaume, géographe ruraliste, a retranscrit dans ses travaux la relation de l'homme à l'espace en tant que « terre appropriée », sous la forme d'un récit en quatre phases bien distinctes :

- la première phase évoque les temps ancestraux où « l'homme chasseur cueilleur agit en prédateur de son environnement » jusqu'à la révolution du Néolithique avec la domestication des plantes et des animaux.
- La seconde phase ouvre « l'ère de la civilisation paysanne » avec la production d'aliments dans l'optique d'une production marchande tout en posant les fondements de l'espace rural avec le découpage d'un foncier agraire et un habitat fortement dispersé.



Figure 30 : Les agglomérations de plus de 200.000 habitants en Europe occidentale en 1990. Source : MGM-UMR ESPACE 2002.

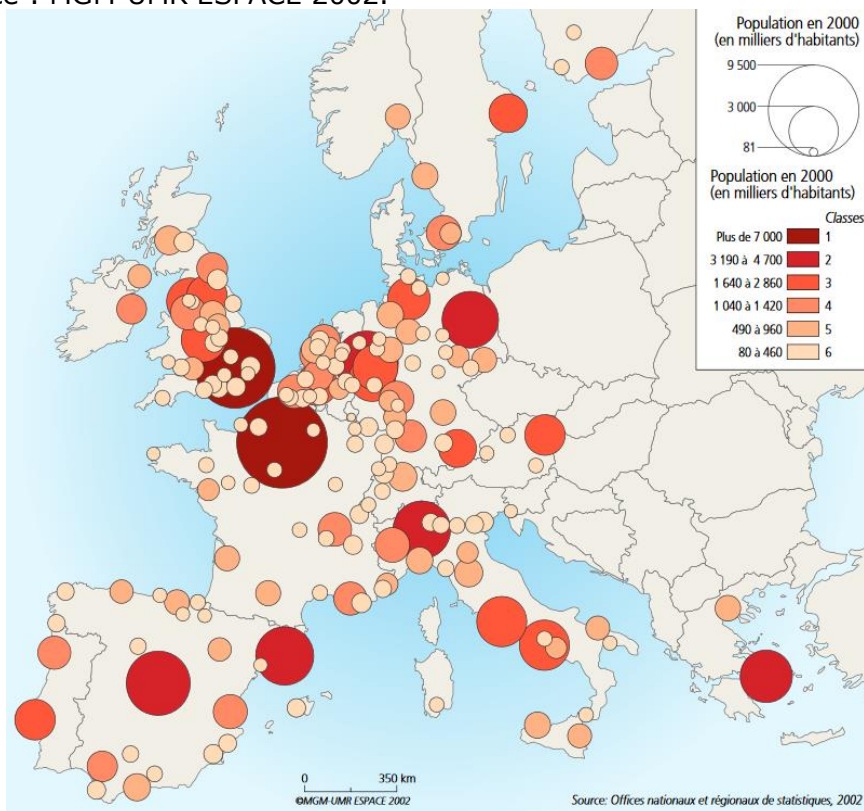


Figure 31: La population dans les villes européennes en 2000. Source : MGM-UMR ESPACE 2002.

- au cours de la troisième phase, qui prend racine à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et s'émancipe au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, un mouvement de « *concentration des hommes et des lieux de production dans l'espace urbain* » ainsi aggloméré s'opère sous l'effet de la révolution industrielle et de la hausse des besoins en produits manufacturés.
- enfin avec la quatrième phase, avec le tournant des années 2000 et la montée du numérique, démarre une nouvelle ère fondée sur « *l'économie de la connaissance* », la dématérialisation et une « *société de services* ». Dans une logique plus « *horizontale* » et moins hiérarchique, chaque individu a la possibilité d'augmenter ses mobilités dans l'espace tout en les réduisant aussi dans le temps.

Les centres urbains, tout comme les entités spatiales formant « la campagne » qu'ils satellisent, témoignent dans leur organisation de l'appropriation de l'homme à son territoire sur le temps long de l'histoire. Du point de vue de la géographie maritime, nous constatons que le maillage urbain portuaire, tout comme l'espace rural littoral, résulte aussi d'une forme d'appropriation de l'homme à son territoire ; c'est pourquoi il est difficile à ce stade de dégager une spécificité portuaire et maritime. Seuls leurs géosystèmes<sup>49</sup> diffèrent.

Lors d'un séminaire de l'observation urbaine intitulé « *Urbain or not urbain* » qui s'est tenu le 30 novembre 2018 à Paris, François Moriconi-Ebrard a porté à la connaissance du public une analyse sur l'étalement spatial des agglomérations, élément fondamental de la compréhension et de l'anticipation de la croissance urbaine actuelle à différentes échelles. L'objectif de la présentation était de montrer la différence entre ce qui relève de la politique de la « ville » et ce qui relève de l'artificialisation du sol c'est-à-dire de l'« urbain ». En partant des données statistiques de l'année 1836 (cf. tableau 2) et comparativement à ces pays voisins européens, il constate que la France de l'Ancien Régime a eu un taux d'urbanisation inférieur à 10% et que la majorité de la population habite dans les campagnes.

---

49 Le géosystème est un concept permettant d'analyser les combinaisons dynamiques de facteurs biotiques, abiotiques et anthropiques associés à un territoire. S'inscrivant dans une démarche systémique, il est utilisé en géographie pour étudier les interactions nature-sociétés dans une dimension à la fois temporelle et spatiale.

Catégorie	Population en 1836	Nombre en 1836	Population de la catégorie	Population cumulée	% de la catégorie
Paris	884780	1	884780	884780	2,64
Grandes	De 50000 à 150000	8	720284	1605064	2,15
Moyennes	De 22000 à 50000	27	813829	2418893	2,43
Petites	De 10000 à 22000	62	879363	3298256	2,62
Gros bourgs	De 4000 à 10000	233	1462741	4760997	4,36
Petits bourgs	De 2000 à 4000	578	1599596	6360593	4,77
Reste	Moins de 2000	-	27180445	33541038	81,04

Tableau 2: Le taux d'urbanisation en France en 1836 selon le classement des agglomérations par catégories. Source : Géopolis 2018.

Après la Révolution française, l'instauration des communes par le pouvoir central a certes établi une nouvelle hiérarchie administrative et politique mais celle-ci est restée calquée sur les paroisses et/ou les lieux de collecte fiscale de l'Ancien Régime dans une sorte de continuité. « Certes, leur statut diffère totalement de celui des communautés pré-révolutionnaires, mais leur territoire est le même. La commune se calque donc sur le finage, géosystème agricole bien inscrit dans le paysage, à l'enveloppe (les limites) précise, au cœur (le chef-lieu) évident, à la tête (l'église) bien identifiée, aux organes constitutifs (les différents terroirs complémentaires, la forêt, les jardins) interdépendants et aux liens avec l'extérieur (les routes et chemins) encore tenus ». (Eldelblutte, 2000).

De 1850 à 1970, la croissance urbaine a progressé, faisant passer la France de rurale à urbaine, industrielle et ouvrière. Les plus fortes croissances sur la période revenant à la capitale (population multipliée par 5) et aux chefs de lieux de département (par 2,5) et d'arrondissement (par 1,25) dans une « harmonique » de territoire orchestrée par la hiérarchisation (cf. tableau 3). C'est au cours de cette même période que de nombreux ports vont se développer sous l'impulsion de l'économie mais aussi pour la surveillance des côtes, en déployant une pluriactivité maritime et en créant de nouveaux espaces urbanisés. C'est en 1970 que survient une rupture avec une déprise de la croissance urbaine des villes au profit d'un étalement urbain sans précédent. On parle alors de la France des banlieues comme d'une France en marge (cf. tableau 4).

Fonction la plus élevée de l'agglomération	Part dans la population de la France (%)						Evolution	Evolution
	1800	1850	1910	1950	1970	2010	1850-1970	1970-2010
La capitale	2,89	4,43	11,20	14,93	16,23	14,78	<b>× 5</b>	-9%
Chefs-lieux de département	8,43	10,18	16,58	20,73	24,47	22,94	<b>× 2,5</b>	-6%
Chefs-lieux d'arrondissement	6,21	6,91	10,10	11,27	12,61	10,69	<b>× 1,25</b>	-15%
Chefs-lieux de canton	17,00	16,91	16,49	16,24	16,44	16,55		1%
Communes sans fonction	65,47	61,57	45,65	36,82	30,24	35,04	<b>× 1,25</b>	16%
Total	100	100	100	100	100	100		

Tableau 3: Evolution de la part des agglomérations dans la population française selon leur position dans la hiérarchie fonctionnelle. Source : Géopolis 2018.

Date	Nombre de communes agglomérées			Population agglomérée			
	total	ville	banlieues	totale	ville	banlieues	banlieues %
1810	103	103	0	3066410	3066409	0	0,0%
1830	111	110	1	3379701	3374401	5300	0,2%
1850	165	158	7	5464025	5442548	21477	0,4%
1870	227	189	38	7766669	7498058	268611	3,5%
1890	291	221	70	10741626	9954873	786753	7,3%
1910	348	242	106	13520743	11790552	1730191	12,8%
1930	480	275	205	16350692	12894888	3455804	21,1%
<b>1950</b>	767	304	<b>463</b>	18256844	13457080	4899764	26,7%
1970	2193	381	1812	30234644	17081678	13152966	43,5%
1990	2977	432	2545	35207708	16758596	18449112	<b>52,4%</b>
<b>2010</b>	4019	471	3548	40449102	17178862	23270240	<b>57,5%</b>

Tableau 4: Evolution de la population des centres et banlieues dans les agglomérations de plus de 10000 habitants. Source : Géopolis.



La méthode quantitative est de loin celle qui est la plus utilisée pour analyser les systèmes urbains modernes. Le réseau urbain s'évalue généralement selon un critère « rang-taille » qui établit la hiérarchie selon un seuil démographique. Récemment encore, en 2011, la Commission européenne a conçu une nouvelle typologie, le « Degré d'urbanisation » fondée sur des calculs de densité et de population selon un principe d'agrégation de carreaux de 1 kilomètre de côté. En parallèle, depuis la théorie des lieux centraux conçue par le géographe allemand W. Christaller et l'économiste allemand A. Lösch, on ajoute régulièrement à ces critères de base des indicateurs faisant référence à la vie économique ou sociale des villes (à titre d'exemple : taux de locaux commerciaux vacants, nombre de friches en m<sup>2</sup>, nombre de déplacements domicile-travail quotidiens, nombre de services de santé au km<sup>2</sup>, etc.) pour mieux appréhender l'effet d'agglomération et les mutations urbaines en cours. En analysant le fait urbain français, François Moriconi-Ebrard conclut que « *la ville est devenue un objet politiquement visible mais aux limites matériellement invisibles* » et qu'à l'inverse, « *l'agglomération urbaine est devenue un objet matériel visible mais au statut politique invisible* »<sup>50</sup>. Actuellement, la forte attractivité des grandes agglomérations en terme d'emploi combiné à une offre relativement faible de logements dans ces pôles urbains provoquent un développement des espaces périurbains et une ultra mobilité entre les territoires. Sous l'influence des réseaux et avec le déploiement du numérique, l'espace urbain aggloméré subit par endroits les effets d'une déconcentration ou d'une concentration des résidents. Le maillage urbain français évolue en fonction des modes de vie tout en s'adaptant au cadre pré-organisé par l'État. La ville dans sa trame ancienne avec un centre historique et une aire d'influence allant jusqu'à sa périphérie n'étant plus le support de référence du fait urbain, il a fallu reconsidérer les définitions en parlant d'agglomération, d'unité urbaine, d'aire urbaine.

## **Le maillage urbain français : un héritage doublé d'ambitions**

### *Les grandes agglomérations françaises*

Les grandes agglomérations françaises ont généralement été désignées à un moment de leur histoire par les souverains comme lieu d'assise de leur pouvoir en étant situées aux carrefours des grands couloirs de circulation (ex : le couloir rhodanien), à des points de passage ou de surveillance stratégique aux frontières et à des points d'ancrage à la mer au confluent de grandes fleuves (cf. figure 32).

---

50 Propos tenus lors du séminaire de l'observation urbaine « Urbain or not urbain » du 30 novembre 2018 à Paris.

# Principales agglomérations françaises

Unités urbaines de plus de 100 000 habitants (INSEE, 2013)

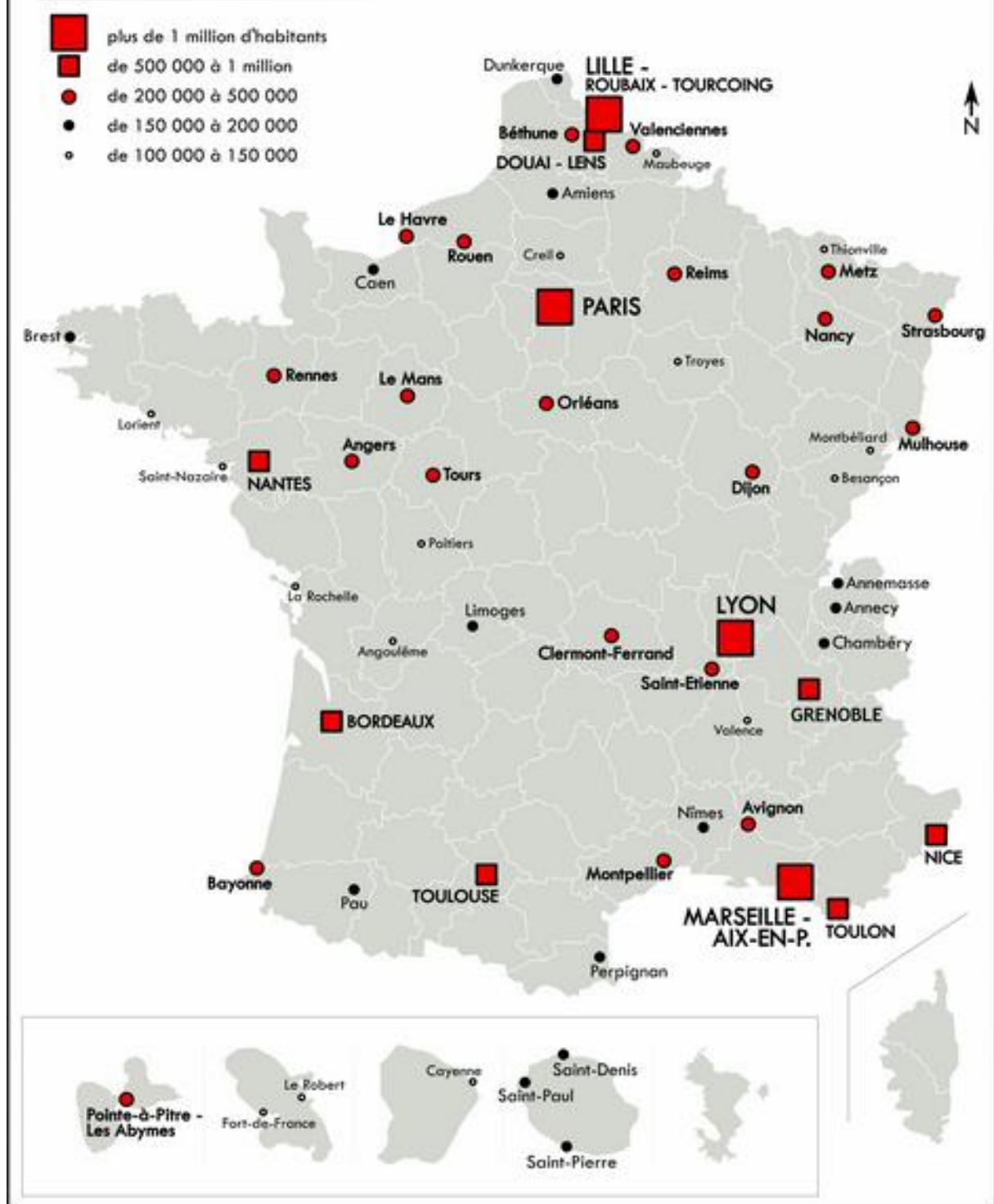


Figure 32: Les principales agglomérations françaises en 2013. Source: INSEE.

Paris représente toute de même une exception française en étant la capitale qui rayonne sur l'ensemble du territoire métropolitain. Au cours des trois dernières décennies, la population des unités urbaines en France métropolitaine a augmenté de plus de 20 %. Ce phénomène a conjugué une extension de la superficie des villes à une densification de peuplement. Ce sont les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants qui tirent actuellement la croissance urbaine française. Leur attractivité conforte un système urbain déjà centralisé sur Paris et sa proche couronne. « *L'unité urbaine de Paris rassemble aujourd'hui plus du quart de la population urbaine* » (INSEE 2018). Autour des 14 unités urbaines de plus de 400 000 habitants, on constate une polarité croissante générant une attractivité mais aussi un étalement urbain. « *Depuis le début des années 2000, sous l'effet de la mondialisation, les responsables de la politique d'aménagement du territoire en France ont fait de la recherche de la compétitivité des territoires une orientation majeure* » (Santamaria 2012). Cette politique de compétitivité a engendré un processus de concentration des entreprises, des emplois qualifiés et des richesses dans un nombre limité de villes situées au sommet de la hiérarchie urbaine. Ce processus observable à différentes échelles : régionale, nationale ou mondiale produit ce que l'on appelle la métropolisation (Cattan, *et al.*, 1999 ; Veltz, 2005 ; Scott et Storper, 2006 ; Cusin, 2014). Les métropoles ont vocation à jouer pleinement le rôle de « *moteur des économies régionales* » mais aussi de « *rampes d'accès à l'international* »<sup>51</sup>. Les stratégies locales, régionales et nationales d'aménagement du territoire doivent également conforter les métropoles dans leurs fonctions de « *têtes de réseau* » du maillage urbain secondaire, interconnectant villes moyennes, petites villes, bourgs centres.

### *Les villes moyennes*

« *Les gros bourgs et les petits bourgs* » existants à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle ont été le socle du semis des villes moyennes actuelles (cf. figures 33 et 34). On dit qu'elles sont les « *héritières de l'histoire du peuplement de la France* » et plus particulièrement de la « *structuration de l'Etat-Nation* » (Eldelblutte, 2000). Parmi les 203 villes moyennes françaises contemporaines, beaucoup ont été chefs-lieux de préfecture ou de département, d'anciens fiefs, d'anciennes villes d'étape ou villes-marchés riveraines d'une route terrestre ou fluviale d'importance nationale.

---

51 L'Assemblée des Collectivités de France (AdCF). Propos extraits du rapport intitulé « Cohésion territoriale. La nécessité d'une vision, le temps d'une nouvelle ambition ». Juillet 2018.



Figure 33: Le semis des villes moyennes françaises. Source : Santamaria, 1999

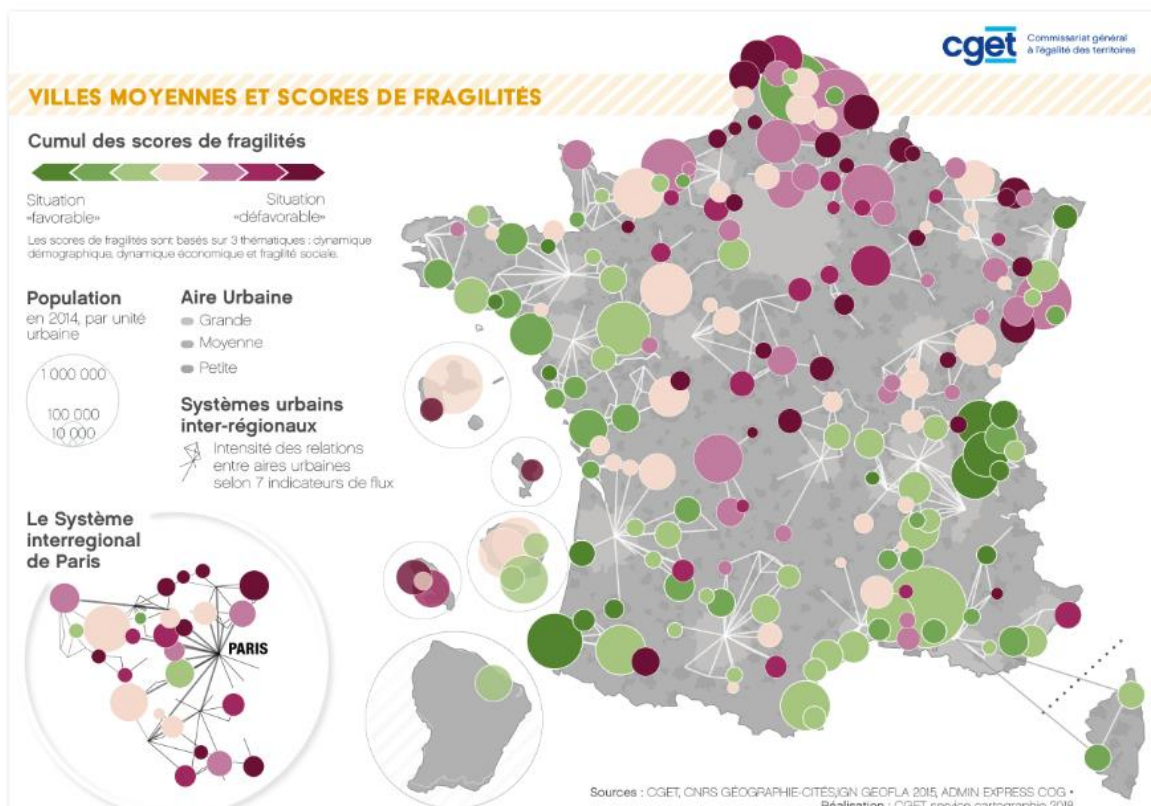


Figure 34: La vulnérabilité des villes moyennes. Sources : CGET, CNRS géographies-cités, IGN geofla, 2015

Marquées par la crise industrielle et pétrolière des années 1970, certaines d'entre elles se sont retrouvées en déclin de leur économie du fait d'une très grande spécialisation et par incidence, ont perdu de la population sans toutefois retrouver de second souffle sous l'effet de la métropolisation actuelle. Les villes moyennes, situées à de courtes distances des grandes agglomérations (1h-1h30), offrent une qualité du cadre de vie et une accessibilité de services aux habitants. Sous l'effet combiné de la croissance urbaine et des évolutions de services depuis une trentaine d'années, les métropoles ont attiré à elles l'emploi des unités urbaines plus modestes alentours. Il faut relativiser l'effet de métropolisation qui se porte sur elles car le territoire français, comparativement aux autres pays européens, s'articule autour de petites métropoles en taille et en densité. Beaucoup d'entre elles sont devenues métropoles grâce à un élargissement de statut à leur intercommunalité et en abaissant certains seuils (exemple de Brest métropole et de la communauté urbaine du Grand Dijon). On a pu observer à travers de nombreux indicateurs économiques et sociaux, le déclin des villes moyennes malgré leur rôle de « traits d'union » dans la cohésion territoriale. A l'échelle européenne, leur croissance permettrait de réduire les écarts de développement entre territoires<sup>52</sup>. Récemment, le CGET a conclu que « *les villes moyennes sont loin de constituer un tout homogène. Certaines présentent des trajectoires solides, d'autres sont plus vulnérables. Les villes moyennes montrent également une diversité de situations géographiques et de configurations territoriales* »<sup>53</sup>. A l'initiative de l'Etat, un indicateur de vulnérabilité a récemment été créé pour appréhender les différentes situations et apporter une aide ciblée à ces villes à travers un programme d'actions intitulé « action cœur de villes ».

### *Les petites villes*

Un réseau de petites villes avec places de marché et place aux foires a structuré l'espace agricole sous l'Ancien Régime. Implantées au carrefour de routes de grand passage, ces villes étaient placées sous l'autorité de la noblesse locale qui tirait profit des rentes agraires alentours.

---

52 Au niveau européen, l'Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen a reconnu, à travers le projet « Town », initié en 2013, le rôle que les petites et moyennes villes européennes jouent dans l'expérience quotidienne des citoyens et des entreprises. <https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2013/applied-research/town-%E2%80%93-small-and-medium-sized-towns>

53 villes moyennes en France : vulnérabilités, potentiels et configurations territoriales. Bulletin En bref n°45. décembre 2017.

« La ville, petite au regard des réalités actuelles, était le lieu de collecte de la plus-value issue du travail de la terre qui s'opère par trois biais : la rente foncière, le négoce agricole et le commerce non-alimentaire » (Jousseume, 1997). Le système agraire qu'elles formaient a subi dans un premier temps le contrecoup de la Révolution industrielle au XIX<sup>ème</sup> siècle, puis il sera complètement remis en question au XX<sup>ème</sup> avec l'avènement de l'agro-industrie. Certaines villes se sont transformées pour intégrer ce nouveau système industriel en se hissant au rang de ville moyenne tandis que d'autres, faute d'industries, sont retombées dans une logique rurale. En perdant de la population et des emplois, l'INSEE a même déclassé ces villes dans ses derniers découpages en leur attribuant le statut de pôle rural. « Dans les nouvelles définitions des espaces à dominante rurale et à dominante urbaine, l'INSEE fait disparaître bon nombre d'unités urbaines dans des « pôles ruraux » et ce sur la seule base d'un seuil d'emplois minimum (5 000). Ainsi beaucoup de petites villes basculent-elles dans le monde rural, comme si la réalité urbaine ne se mesurait que par la capacité à offrir du travail » (Edouard, 2008). Au regard de la croissance urbaine française, les petites villes sont soit intégrées aux aires urbaines d'agglomérations plus grandes, soit considérées comme un pôle rural.

Sans définition claire de ce que sont les petites villes et sans prise en compte de leur « caractère hétérogène, évolutif et mobile », on risque de passer à côté d'un objet géographique dual qui est à la fois dans l'espace rural et dans l'espace urbain. Des géographes avancent même l'idée que les petites villes seraient équivalentes à « un territoire de chevauchement des limites et de transgression de critères habituels qui permettent de différencier généralement ces deux types d'espace. Elles oscillent souvent entre les deux, ayant des caractères de l'un et de l'autre » (Edouard, 2008). Dans l'ensemble, leur dynamique est intéressante du point de vue de l'emploi créé localement, de la structuration politique des territoires et des biens culturels qu'elles possèdent. En effet, leur trame urbaine ayant peu évolué dans le temps, si elle est valorisée, elle devient source d'attractivité touristique. De l'analyse du maillage urbain français métropolitain, nous constatons que le semis des villes actuelles, petites ou grandes, résultent de l'appropriation de terres par l'homme structurant ainsi son territoire dans une logique d'abord agraire et marchande puis étendue à l'industrie et aux services. Toutes les villes issues des premiers maillages urbains, ont été inscrites dans le paysage par le biais d'un géosystème agraire et de routes offrant des percées intéressantes pour la « conquête » des territoires.



Aujourd'hui, l'urbain a supplanté la ville en découvrant de larges espaces agglomérés bien au-delà du noyau urbain d'origine. Petit à petit détachées de leur géosystème et sous l'influence des réseaux les villes s'ouvrent à de nouvelles mobilités. De nouvelles polarités s'affirment dans l'espace entre les pôles urbains et leurs couronnes ce qui à l'échelle de la France se traduit par une hiérarchisation des aires allant de la plus grande aire à celles-ci de taille moyenne et petites. (cf. figure 35).

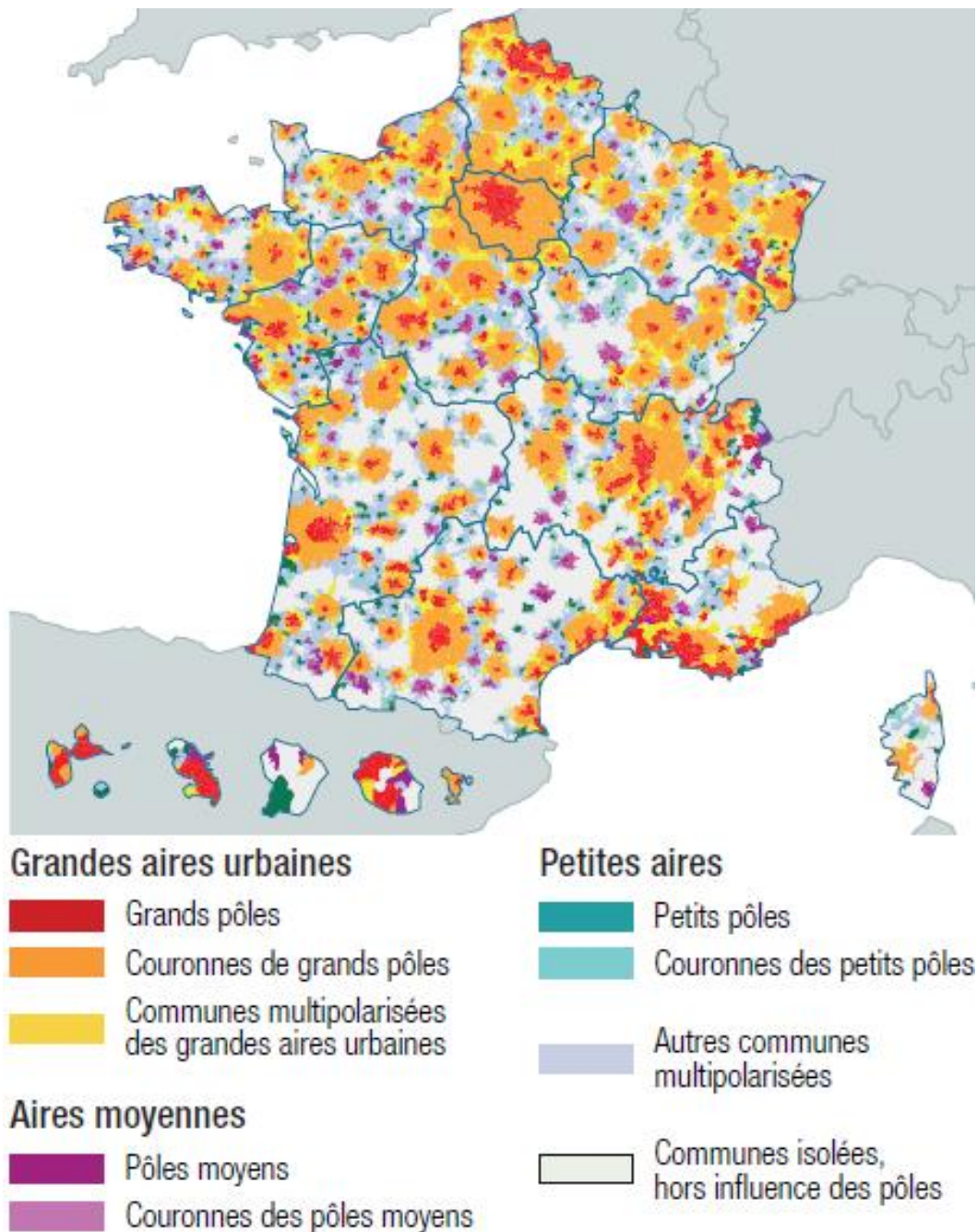


Figure 35: Les différents zonages des aires urbaines françaises. Source : RGP INSEE 2010, IGN GéoFla 2015. Réalisation CGET 2017.

## Le maillage de villes portuaires s'efface au profit d'un littoral urbanisé

Les zones côtières sont depuis longtemps des territoires à forte densité de population. Cela est dû en partie aux contraintes spatiales de la frange littorale (milieu physique dynamique, frontière avec l'eau qui oblige à réserver l'arrière côte aux activités agricoles, la qualité des sols sableux, etc.). Dans un article intitulé *L'urbanisation du littoral en France* paru en 2006, Jean-Marc Zaninetti prend appui sur les chiffres de la densité de population de 1936 et explique que le littoral est déjà plus urbanisé que le reste du territoire au début du XX<sup>ème</sup> siècle (cf. tableau 5). « *Les 4 753 communes situées à moins de 30 kilomètres du littoral représentent 15 % du territoire de la France métropolitaine. Durant la période 1936-1968, leur croissance démographique correspond au rythme moyen de la France. Puis leur attractivité relative commence à devenir sensible. Entre 1968 et 1999, la croissance démographique de ces communes proches du littoral est deux fois plus rapide que la moyenne nationale, et elles représentent 28 % de l'accroissement démographique de la France métropolitaine. Les communes sublittorales sont plus densément peuplées que la moyenne nationale, et l'écart entre elles et le reste de la France s'accroît* ».

Indicateurs de « littoralisation »	Recensement de 1936	Recensement de 1968	Recensement de 1999
Population des communes proches du littoral (milliers d'habitants)	7696	8980	11450
Densité de population (hab/km <sup>2</sup> )	96	112	143
dont France métropolitaine	77	91	108
Part de la population de la France métropolitaine	18%	18%	20%
Densification par rapport à la date précédente		+16	+31
Part de la croissance démographique de la France métropolitaine		16%	28%

Tableau 5: Evolution de la population sur le littoral français de 1936 à 1999. Insee.

Le géographe démographe conclut son étude en rappelant qu'à travers l'interprétation de ces chiffres « *la population de la France glisse de plus en plus nettement dans le voisinage du littoral* » et qu'au cours de la période désignée comme transitoire entre le XX<sup>ème</sup> siècle et le XXI<sup>ème</sup> siècle, nous assistons à « *un retournement historique du rapport entretenu par la France avec son littoral* ».



Pour les villes portuaires, la nouvelle organisation du système maritime mondial depuis les années 1970 a eu pour conséquence de rendre inactifs de nombreux sites portuaires provoquant une succession de crises (structurelle, économique, sociale, culturelle) qui se répercutent encore aujourd'hui. Paradoxalement, la croissance urbaine des villes portuaires a progressé sous l'effet de l'attractivité touristique des littoraux (cf. figure 36). Cette croissance urbaine sur le littoral provoque une pression anthropique à la double dynamique : la première est due à la pression démographique, la seconde à la pression de l'urbanisation notamment sous l'effet de la multiplication des résidences secondaires. « Cette distinction s'impose pour le littoral, car la pression de l'urbanisation est beaucoup plus forte que la pression démographique en raison de la spécialisation de ces territoires dans l'économie du tourisme et des loisirs » (Zaninetti, 2006).

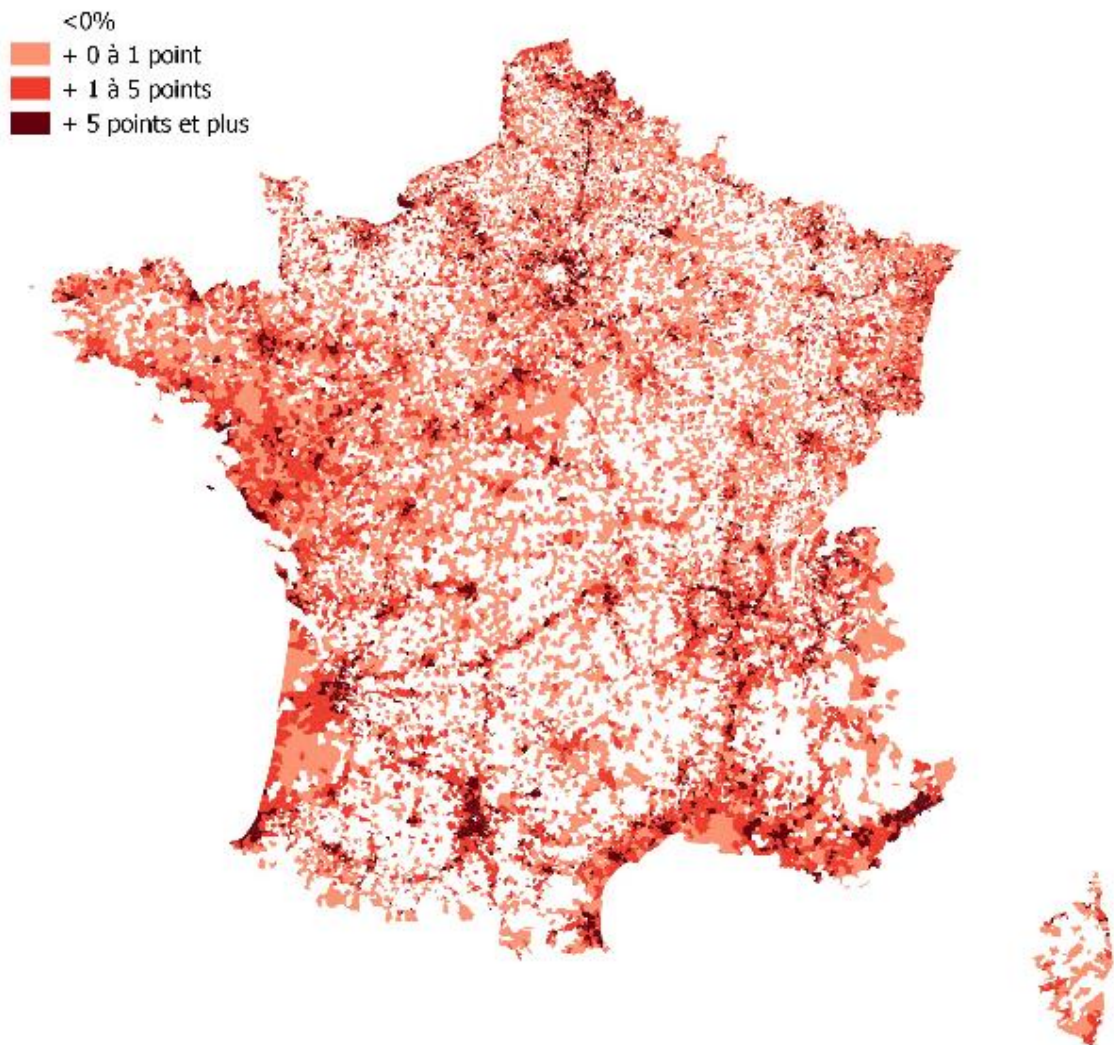


Figure 36: Evolution du taux d'artificialisation communal: 1990-2012. Source: INSEE

En dehors des métropoles côtières disposant de ports de commerce d'importance, la France du chapelet des ports de taille petite et moyenne s'est ainsi retrouvée en marge d'un système économique mondialisé mais au cœur d'une croissance urbaine à l'ampleur jusque-là inédite. L'étalement urbain a largement débordé le cadre de la ville et l'artificialisation des sols a empiété sur ce que le littoral compte de plus fragile, c'est-à-dire un environnement naturel marin riche et très souvent endémique. Aujourd'hui la croissance urbaine se poursuit sur les littoraux<sup>54</sup> tandis que les conditions de la mise en place d'une Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral (GIML) à tous les niveaux (scientifiques, institutionnels, société civile) se concrétise. Afin de mieux encadrer cette dynamique et éviter trop d'artificialisation non justifiée, l'État a voté la loi Littoral en 1986 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral. Ce texte de loi a sorti « *la géographie des rivages d'une sorte de clandestinité politique que lui conférait sa vocation originelle de domaine public* » et tiré « *sa vitalité d'une disposition originale, l'opposabilité directe à toutes les décisions et projets sur le littoral qui contreviendraient aux principes qu'elle établit* »<sup>55</sup>.

Parce que la ville portuaire est devenue un objet complexe à identifier, elle n'a pas été retenue parmi les critères élémentaires du maillage urbain littoral. Le législateur a préféré utiliser les notions d'agglomération, de village et de hameau pour s'adapter ainsi aux récentes évolutions morphologiques dues à l'étalement urbain. La loi indique que : « *la notion d'agglomération, au sens de l'article L.121-8 du code de l'urbanisme, se définit comme un ensemble à caractère urbain composé de quartiers centraux d'une densité relativement importante comprenant un centre-ville ou un bourg et des quartiers de densité moindre, présentant une continuité dans le tissu urbain. Quelques constructions dispersées situées en périphérie d'un village ne constituent pas une agglomération (CE, 26 octobre 2001, Eisenchteter, n° 216471). Une ville ou un bourg important constitue une agglomération, au sens de l'article L.146-4. Au contraire, un ensemble d'habitations situé à l'extérieur d'un village et dépourvu des équipements ou lieux collectifs qui caractérisent un bourg ne constitue pas une agglomération (CE, 3 juillet 1996, SCI Mandelieu Maure-Vieil, n°137623, à propos d'un lotissement).*

---

54 Entre 2009 et 2014, les communes littorales métropolitaines ont représenté 11 % de la croissance démographique des départements littoraux.

55 Propos écrits par Catherine Bersani, dans un article intitulé *La « loi Littoral » serait-elle encore trop moderne ?* paru dans la revue Pierre d'Angle en décembre 2018. <http://anabf.org/pierredangle/dossiers/littoral/la-loi-littoral-serait-elle-encore-trop-moderne>.

La loi Littoral ne souligne à aucun moment dans ses articles les caractéristiques de la ville portuaire, issue de la longue adaptation de l'homme à ce littoral, représentant un ancrage pour de nombreuses activités maritimes. Néanmoins, le législateur s'est appuyé sur une méthode novatrice (même encore aujourd'hui) pour appliquer la loi. D'une part, elle décrit les paysages des rivages selon leur nature physique et biologique (lestran, les dunes, les falaises) mais distingue l'agglomération du village et du hameau, dans une « *approche géographique concrète* », selon leur proximité de la mer et les usages dont ils sont l'objet. Pour adapter ces critères élémentaires aux spécificités locales, elle associe les parties prenantes (élus locaux, partenaires territoriaux, associations) pour « *élaborer les règles permettant d'organiser la vie à l'échelle élémentaire du territoire littoral en fonction de ces caractéristiques* » (Bersani, 2018).

A l'échelle de la France métropolitaine, la ville portuaire est tantôt analysée au regard du système économique maritime à travers l'activité de son port, tantôt analysée à travers les indicateurs socioéconomiques relatifs au maillage urbain. Cette vision duale accentue encore plus la dynamique de « *découplage ville-port* » qui se joue sur ces espaces urbanisés. La ville portuaire s'efface au profit d'une gestion de l'espace urbanisé plus ou moins dense et plus ou moins attractif selon sa proximité de la mer.

« *De tels doutes sont déjà anciens et les historiens anglo-saxons des choses de la mer l'ont bien rappelé ; lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité (F. Broeze, 1989) et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime (P. Reeves et al., 1989), perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port.* » (Ducruet, 2016).

La ville portuaire doit être distinguée comme une catégorie particulière car elle possède des critères de différenciations avec les autres villes, qu'elles soient métropoles côtières, villes portuaire ou bourgs d'arrière-côte. Parmi ces critères, on peut citer entre autres : un ou des sites portuaires, une économie en partie liée au maritime, une morphologie *sui generis*, des cultures singulières, une saisonnalité marquée par le tourisme, de nombreux équipements, etc. Pourtant le maillage urbain français ne tient pas compte de cette catégorie particulière.

## 2.3 L'archipel des villes portuaires : une catégorie particulière

Le littoral, comme les autres espaces géographiques humanisés est défini par les fonctions économiques, sociales et culturelles qui s'y développent. Il n'y a donc pas « un littoral » aux limites géographiques clairement dessinées, mais des espaces littoraux plus ou moins construits et marqués par les relations que les hommes ont entretenues, et entretiennent encore, avec le milieu maritime (Péron *et al.*, 2009). Les villes qui ponctuent les littoraux ont eu un rôle majeur dans l'assise de ces dynamiques et dans l'organisation du territoire. Pour mieux comprendre les relations qui unissent le port et la ville au territoire maritime, il est nécessaire de s'éloigner de l'analyse trop sectorielle. Mettre en avant uniquement les fonctions économiques maritimes reviendrait à gommer d'autres aspects (le social, le culturel, l'histoire) qui, pour les habitants de la ville portuaire, sont également porteurs de sens et de valeur. Le territoire maritime n'est pas une matière « froide » et de ce fait l'aménagement des lieux doit se conforter dans l'aménagement des liens (Estèbe, 2019). Comment, dans un objectif d'aménagement contemporain des littoraux, rendre compte de l'ensemble des spécificités d'un territoire maritime sans procéder à la liste de ses atouts sous une forme monographique? Par emboîtement d'échelles, en soulignant les liens existants entre les espaces constitutifs d'une ville portuaire, entre les ports d'une même façade, et au-delà entre un avant-pays maritime et un arrière-pays maritime, on fait ressortir un système. Mon travail de recherche vise à accompagner les villes portuaires dans leur évolution urbaine en valorisant les liens qu'elles entretiennent avec leur territoire maritime, ne peut qu'exclure de notre recherche les grands ports aux fonctions globalisées car se portent sur eux des décisions qui s'éloignent du local et dont l'ordonnement dépend d'un système déterritorialisé<sup>56</sup>. « *Le territoire n'est pas un simple support de l'activité humaine, c'est aussi une construction sociale, à laquelle tous ses habitants participent, tous les jours. [í ]. C'est donc l'ensemble des activités humaines qui détermine la physionomie particulière de chaque territoire et sa place dans le grand jeu de la mondialisation* » (Théry, 2008). Contrairement aux « grands ports » autonomes dont l'activité portuaire est petit à petit déterritorialisée, les villes portuaires de taille plus modeste, dont le ou les sites portuaires sont situés au cœur de l'urbanisation, sont la cible de notre étude.

---

56 Deleuze et Guattari (1980). Mille plateaux, Paris, Ed. de Minuit, 648 p.

### 2.3.1 Des villes portuaires de taille petite et moyenne doublement à la marge

Dans un objectif d'aménagement contemporain des littoraux, il est important de replacer la ville portuaire au cœur du système spatial territorialisé et de faire ressortir les liens existant entre la ville et le port mais aussi entre les ports de la même aire géographique maritime, bien qu'ils agissent dans leur fonction dans des interactions différentes (cabotage, pêche, plaisance, station de sauvetage, etc.). Néanmoins, par leur taille et leur positionnement géographique, ces dernières restent majoritairement en marge des principales dynamiques et particulièrement de celles qui se déploient sur l'Europe Rhénane, espace urbanisé densément peuplé qui concentre des emplois industriels et un haut niveau d'éducation. En captant le flux de marchandises qui arrivent par le *range nord* maritime et qui transitent par le Rhin, cet espace est une interface importante parce qu'elle s'ouvre sur un marché gigantesque représenté par la mégalopole qui s'étend depuis Londres jusqu'à Milan (cf. figure 37).



Figure 37: L'Europe Rhénane. Réalisation Laure Ozenfant, 2019

Dans la stratégie économique de l'Union Européenne, il est prévu d'asseoir encore plus cet axe d'échanges marchands terre/mer à l'axe rhodanien en direction de la Méditerranée (cf. figure 20). Cependant, au regard de la carte représentant le réseau fluviomaritime Rhin-Rhône, on se rend compte que la dynamique de logistique et de transport européenne (RTE-T) est loin d'être inclusive des territoires qu'elle traverse. Elle n'intègre dans son réseau que les entités maritimes autonomes et les plateformes intermodales qui assurent un minimum de temps de rupture de charge. Du point de vue du fret des marchandises, les villes portuaires de taille petite et moyenne des façades maritimes concernées (Manche et Méditerranée) ne participent pas directement à l'activité économique. Elles en sont exclues par manque d'équipement d'envergure et à cause de la taille de leur site portuaire (cf. figure 38).

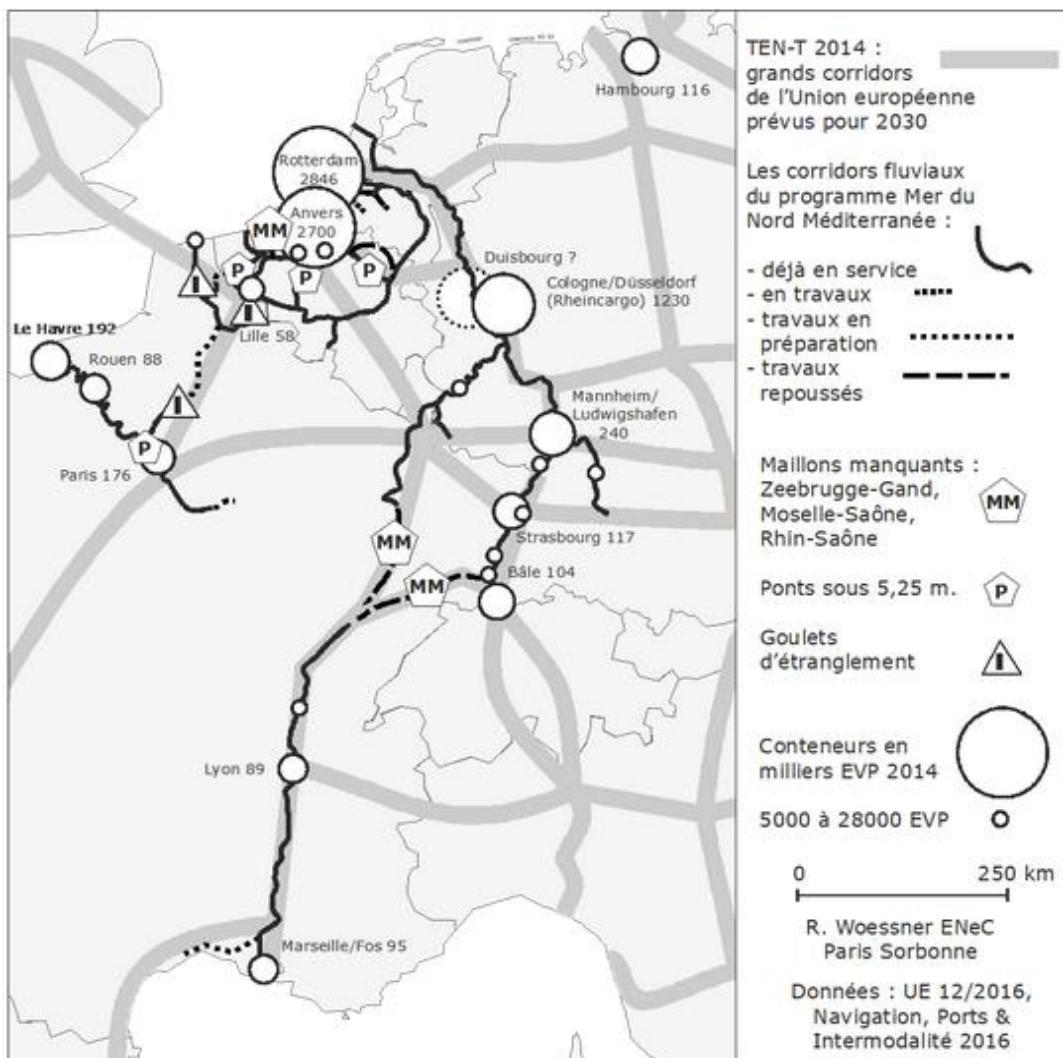


Figure 38: L'insertion des liaisons fluviomaritimes Rhin Rhône dans le contexte européen. Source : Woessner ENeC Paris Sorbonne.2016.

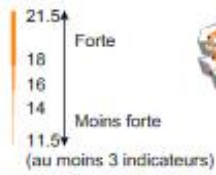


A l'échelle de la France métropolitaine, depuis une trentaine d'années sous l'effet de la mondialisation, une concentration spatiale des fonctions stratégiques du système productif s'est opérée amenant certaines unités urbaines à exercer une attractivité sur leur aire urbaine et à obtenir ainsi par reconnaissance de l'État le statut de métropoles. Parmi les 22 métropoles (hors outre-mer), quatre d'entre elles sont des villes côtières ayant eu un développement urbain lié à leur situation de port maritime (Brest, Marseille, Toulon et Nice) et trois autres sont des villes fluviomaritimes (Bordeaux, Nantes, Rouen). La mise en réseaux des acteurs de ces métropoles à l'échelle nationale et internationale a offert à ces lieux centraux plus de réticularité au détriment du territoire (Tesson, 2014). L'armature urbaine française se hiérarchise en tenant compte de ces nouvelles polarités à la faveur de systèmes urbains régionaux et de la connexité avec Paris. Cet effet de concentration, en se généralisant à l'ensemble des aires urbaines françaises, a mis à la marge le front littoral et le chapelet des petites villes portuaires en déplaçant l'intensité relationnelle plus vers l'intérieur des terres (cf. figure 39). Face à la montée des réseaux entraînant une forme de compétition des territoires, de nombreux chercheurs en urbanisme ont alerté récemment sur « *la mise à mal de notre hiérarchie urbaine issue de plusieurs siècles de gestion centralisée du territoire* » (Roux, 2018) et sur la fin d'une « *France des équilibres territoriaux et du maillage de proximité dont les villes petites et moyennes constituaient les nœuds* » (Estèbes, 2018). L'effet de la métropolisation, de la décentralisation et le retrait de l'État des territoires, ont conduit depuis une trentaine d'années inévitablement à une mise en concurrence de ces derniers (Brenner, 2004). Les métropoles côtières et leurs sites industrialo-portuaires sont mus par un système fondé sur une économie maritime globalisée, ultra spécialisée et fluide. A cela s'ajoute l'effet de métropolisation qui concentre l'essentiel des services et des équipements sur leur pôle urbain de référence.

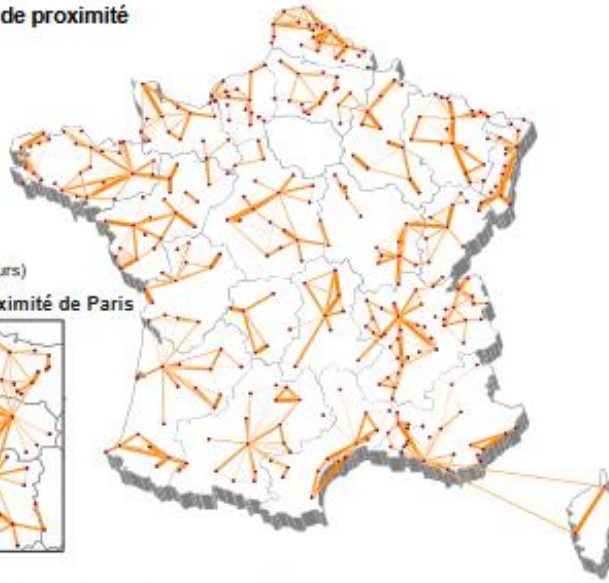
Or, paradoxalement, les villes portuaires auxquelles on attribue le vocable de « taille petite et moyenne » existent parce qu'à l'inverse il y a des métropoles côtières aux rouages urbanistique et portuaire bien différents en comparaison de celles-ci. J'en déduis que les villes portuaires de taille petite et moyenne sont devenus par défaut des « objets réels » en étant à la marge du point de vue des réticularités terrestre et maritime.

### a. Systèmes urbains de proximité

Intensité des liens  
Note cumulée pour  
7 indicateurs de liens

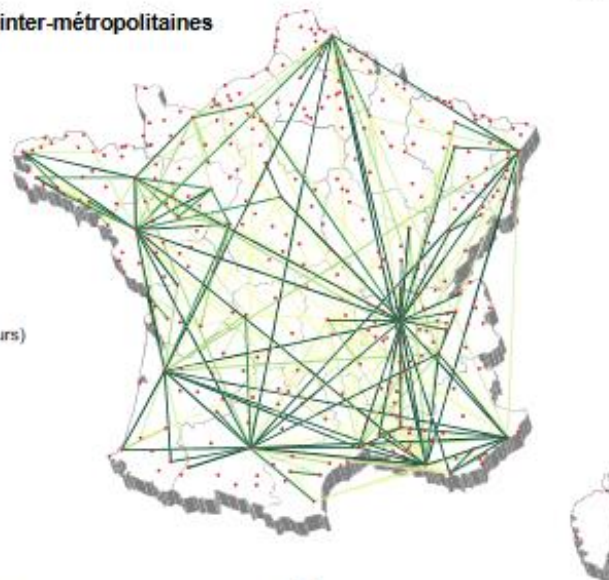
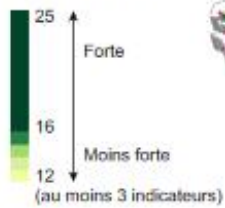


Système urbain de proximité de Paris



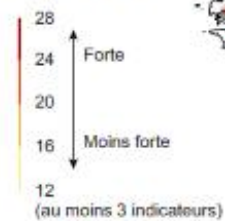
### b. Les transversales inter-métropolitaines

Intensité des liens  
Note cumulée pour  
7 indicateurs de liens

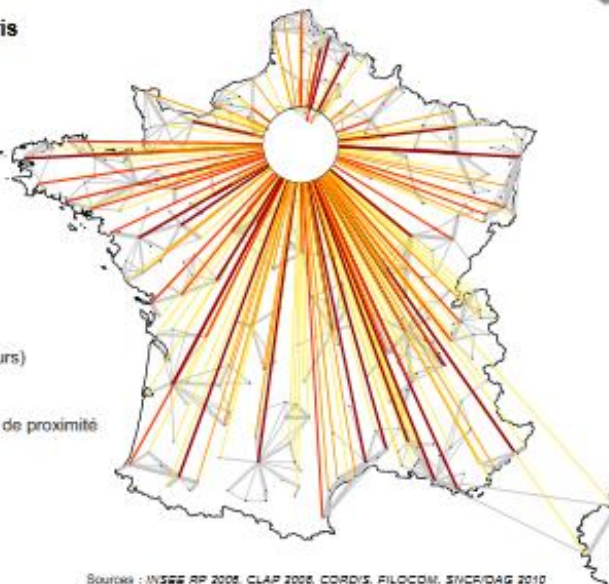


### c. La connectivité à Paris

Intensité des liens  
Note cumulée pour  
7 indicateurs de liens



Systèmes urbains de proximité



Source : INSEE RP 2006, CLAP 2008, CORDIS, FILOCOM, SNCF/OAG 2010

Figure 39: La France en systèmes urbains. Source: Insee RP 2006, Clap 2008, Cordis, Filocom, SNCF/OAG 2010



Comme les villes de l'intérieur des terres, les villes portuaires de taille petite et moyenne se caractérisent par une matérialité fortement inscrite dans leur histoire et leur culture locale (Guay et Hamel, 2004). Elles sont *sui generis*. Leur mécanique de ville est fondée sur les chemins anciens constitutifs de la première armature urbaine et sur un découpage parcellaire hérité de l'arpentage rural littoral (Panerai, 2018) ; c'est pourquoi on peut considérer qu'elles sont encore bien ancrées à leur territoire. Bien qu'il soit difficile, dans le foisonnement de la réalité plurielle des villes portuaires de définir parfaitement celles qui sont de taille petite et moyenne, de notre point de vue, c'est leur spécificité qui doit être ici interrogée dans un objectif de développement durable des littoraux.

Cependant, la recherche sur le sujet reste restreinte. Entre 1999 et 2019, aucun article scientifique n'a traité des « villes portuaires de taille petite et moyenne » en tant que catégorie spécifique (cf. tableau 6). Sur la période de référence, seul une dizaine d'articles contenant dans le titre le mot « ville portuaire » ont été publiés. Ces derniers font référence à un pan de l'histoire maritime d'une ville (Le Page, 2006 ; Steuerrnagel, 2009 ; Solórzano Telechea, Arízaga Bolumburu, 2010) mais abordent aussi la place des villes portuaires dans le flux mondialisé sous l'influence des réseaux (Chapelon, 2006) en interrogeant leur dynamique marchande (Fenchouch, Tamine, 2019) et en soulevant le nouveau rapport des habitants aux fronts de mer dans le cadre de la reconversion des friches portuaires (Prélorenzo, 2010 ; Prélorenzo, 2011). Autrement, les « petits ports » ont été l'objet d'étude de la part de chercheurs appartenant au GIS maritime (5 articles) mais c'est la ville en pleine mutation qui a le plus intéressé les scientifiques ces vingt dernières années (36 articles). Le maillage urbain sous l'effet de la métropolisation se transforme en faisant émerger les unités urbaines et les aires urbaines. J'ai également analysé les expressions proches ou assimilées à la ville portuaire et qui soulignent un aspect de leur spécificité telle que ville-arsenal, villes-station touristique, ville-port, ville littorale, ville-durable. Toutes ces expressions soulignent la difficulté de circonscrire la ville et qu'il semble plus simple de ne la décrire qu'à travers une série de monographies ou à travers un thème particulier entrant dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme.

<b>ARTICLES PARUS ENTRE 1999 ET 2019</b>	
<b>Expression dans le titre</b>	
<b>« Ville portuaire de taille petite et moyenne »</b>	<b>aucune référence.</b>
<b>« Ville portuaire »</b>	apparaît <b>10 fois</b> (2004, 2006, 2009, 2010, 2011, 2016, 2019)
<b>« Petite ville »</b>	apparaît <b>12 fois</b> (2005, 2005, 2005, 2009, 2011, 2014, 2014, 2017, 2017, 2018, 2019, 2019)
<b>« Petits ports »</b>	apparaît <b>5 fois</b>
<b>« Ville moyenne »</b>	<b>apparaît 24 fois</b> (2004, 2007, 2008, 2011, 2011, 2012, 2012, 2012, 2012, 2013, 2013, 2013, 2014, 2015, 2015, 2016, 2016, 2017, 2018, 2018, 2019, 2019, 2019, 2019)
<b>Expressions proches ou associées</b>	
Concernant la ville	ville-arsenal, ville station touristique, ville-port, ville littorale, ville durable, ville-paysage, ville côtière, ville maritime
Concernant le domaine de l'aménagement littoral et portuaire.	Interface ville-port, écosystème portuaire, aire portuaire, espace littoral, métropole portuaire, territoire portuaire, colonies portuaires, clusters portuaires, terminaux portuaires, politique portuaire, friches portuaires, zones portuaires, activités portuaires, gouvernance portuaire, autorités portuaires, lieu de transit portuaire, ville-monde, trajectoires portuaires, ville industrialo-portuaire.
monographies	Brest, Rochefort, Dinan, Pornic, Marseille, Le Havre, Nantes, Portimao ; Skikda.

Tableau 6 : Analyse des articles scientifiques en sciences humaines et sociales sur la période 1999-2019. Source : OPEN edition search

### **2.3.2 Repartir des villes portuaires de taille petite et moyenne pour aménager le littoral**

Le réaménagement des espaces urbanisés mis en tension à cause des mutations sociales et économiques brutales de ces dernières années est devenu une préoccupation permanente dans le discours politique puis dans les analyses sociogéographiques méta discursives<sup>57</sup> alertant sur la perte de sens de l'urbain. D'aucuns comme Jacques Donzelot attestent même que « *la ville n'est plus. (...) Elle s'est dé faite sous la poussée de mouvements qui ont justement estompées ses frontières et étendu ses limites à l'infini*<sup>58</sup> ». Cela est encore plus vrai pour le littoral dont l'urbanisation en tâche d'huile a été très forte ces dernières années sous la pression foncière exercée concomitamment par le développement touristique d'une part et par la protection des espaces naturels littoraux d'autre part. Pour lutter contre l'étalement urbain et protéger l'environnement agricole ou naturel périphérique, les pouvoirs publics se sont préoccupés de « *refaire la ville sur la ville* » (Touati, 2015) en modifiant les lois d'urbanisme pour favoriser la densification urbaine. De nombreux bâtiments désaffectés par les activités maritimes en pleine reconversion ont fait l'objet de démolition pour accueillir de nouvelles activités touristiques ou résidentielles en front de mer. Les coefficients de densification alors appliqués ont eu pour conséquence d'autoriser l'implantation de bâtiments plus massifs encore, rendant difficile la lecture historique du paysage urbain et engendrant des problèmes urbanistiques (généralement liés au stationnement automobile et à la circulation) dans une partie de la ville où la trame est ancienne et étriquée. Cependant, que faire en cas de relance des activités portuaires ? Où trouver la place nécessaire aux activités si le front portuaire et les anciennes zones artisanales portuaires sont remplacés par un bâti résidentiel ? En gagnant sur la mer !

Parce que les villes portuaires se situent sur la zone littorale, c'est-à-dire une zone de contact mouvante et fragile entre la terre et la mer, il est important de repartir de ce qui a fait la ville portuaire d'origine pour reposer les limites de l'urbanisation tout en se questionnant sur l'activité portuaire comme moteur de développement urbain.

---

<sup>57</sup> Le métadiscours est « le discours tenu sur les règles de fonctionnement du discours » (Dictionnaire de linguistique, Larousse 2018).

<sup>58</sup> J. Donzelot (2014). Une sensation de ville, revue Tous Urbain, P.U.F., p. 36-39.

Pour qualifier le fait urbain littoral actuel, je pourrais ici utiliser les notions de seuils de population, de densité ou bien encore le bornage établi sur des spatialités comme critères de différenciation parce qu'ils sont régulièrement utilisés pour hiérarchiser les villes entre elles. En France, de manière générale, on considère le seuil des « petites villes » entre 3 000 à 20 000 habitants, tandis que les « villes moyennes » commencent à 20 000 habitants pour se limiter à 100 000 hab. Au-delà, sans véritable plafond, on retrouve les « grandes villes ». Ces cadres chiffrés sont reconnus et appliqués par les associations des maires de France dans leurs réseaux. Or, avec l'augmentation des mobilités et l'attractivité des réseaux qui se jouent sur les villes en termes d'intermédialité<sup>59</sup> ou d'intermédialisation<sup>60</sup>, il faut poser un « regard renouvelé » sur les villes (Demazière, 2010), et plus particulièrement sur celles qui se situent à la périphérie d'un territoire centralisé comme celui de la France dont font parties les communes littorales. Ma recherche vient éclairer plus spécifiquement le rôle des villes portuaires de taille petite et moyenne dans l'actuelle reconfiguration des territoires littoraux.

De la confrontation des sciences humaines et sociales dans les années 1970-80, nous avons vu qu'une approche chronologique linéaire est forclosée, tout comme la hiérarchisation des ports par leur taille devient obsolète sans la cohérence d'une façade (comme la façade atlantique européenne) ou d'un ensemble maritime (telle que la mer Méditerranée). Peut-on dire qu'une grande ville portuaire est un ancien petit port qui aurait réussi ? A notre connaissance de nombreux exemples viennent contredire cette hypothèse. Prenons d'abord l'exemple de Lanildut, commune littorale du Finistère de moins de 1000 habitants, dont le port spécialisé dans le débarquement du goémon se hisse à la première place des ports européens de cette catégorie. Avec environ 48 000 tonnes débarquées chaque année, soit 45% de la production française, ce port ne dispose pas pourtant d'infrastructures maritimes de grande envergure. Equipé d'un petit terre-plein et d'une simple cale de déchargement, le port dit de Cambarelle accueille sur le même site des pontons pour l'accueil de bateaux de plaisance, des services liés à la réparation navale et un transport maritime saisonnier de transport vers les îles (cf. figures 40 et 41).

---

59 Désigne les liens géographiques qu'entretient une ville moyenne avec d'autres villes alentours.

60 Désigne la logique de relation économique et politique qu'entretient une ville moyenne avec d'autres villes alentours.



Figure 40: Le port de Cambarelle (Lanildut). Source/ CCPI 2019



Figure 41: Débarquement du goémon sur le port de Cambarelle (Lanildut). Source: CCPI 2019.

En interface entre d'importants champs d'algues à l'avant-côte et des entreprises de transformation de la ressource marine situées dans l'arrière-pays (Landerneau, Lannilis) pour les besoins en eau douce, le port de Lanildut est le lieu d'un chassé-croisé permanent entre bateaux goémoniers et camions de transport.

Autre exemple, celui de la commune finistérienne de Roscoff, dont la population s'élève à 3 354 habitants (recensement de population INSEE 2015) et qui se caractérise comme une petite ville portuaire dynamique grâce à ses trois ports (cf. figures 42 et 43) :

- après l'ancien site d'échouage primitif de Rosco-Goz, un premier port situé dans l'anse de Quelen s'est développé grâce au cabotage et en particulier avec l'échange de produits maraichers avec l'Angleterre. Situé entre la pointe du Vil (là où s'est développée la vieille ville) et la péninsule du Blocon, le vieux port de Roscoff peut accueillir jusqu'à 380 bateaux de moins de 30 m sur corps mort mais avec un tirant d'eau inférieur à 4 m, il n'a pas pu accompagner l'évolution des flux d'un trafic commercial plus intense. Il est resté néanmoins le port de liaison avec l'île de Batz.
- le second port, celui du Blocon est créé en 1972 à l'initiative de paysans léonards désireux d'exporter leurs productions légumières. Regroupés en Société d'Initiative de Coopératives Agricoles sur Saint-Pol-de-Léon, ces producteurs de légumes fondent leur propre société logistique : la Brittany Ferries dédiée à l'import-export de marchandises et au transport de passagers. Aujourd'hui, 550 000 personnes transitent chaque année par le port du Blocon à destination de l'Irlande et de la Grande-Bretagne. En 2001, un quai spécifique est construit pour les bateaux de pêche. Une criée est mise en place pour la commercialisation des poissons et crustacés tout frais pêchés.
- le troisième port, celui du port de plaisance en eau profonde, est inauguré en juin 2012 avec à la clef l'extension de la ville avec la création d'un nouveau quartier. D'une capacité de 625 places de port situées au cœur de la baie de Morlaix, il peut accueillir des unités jusqu'à 18 m sur ponton avec un tirant d'eau jusqu'à 3 m.

Grâce à sa situation géographique exceptionnelle, la petite ville portuaire de Roscoff a su faire évoluer son espace portuaire pour accueillir de nouvelles activités maritimes, plus modernes sans toutefois toucher à son port d'origine et au noyau urbain historique.





Figure 42: La ville portuaire de Roscoff. Source: F. Le Mouillour, 2017.

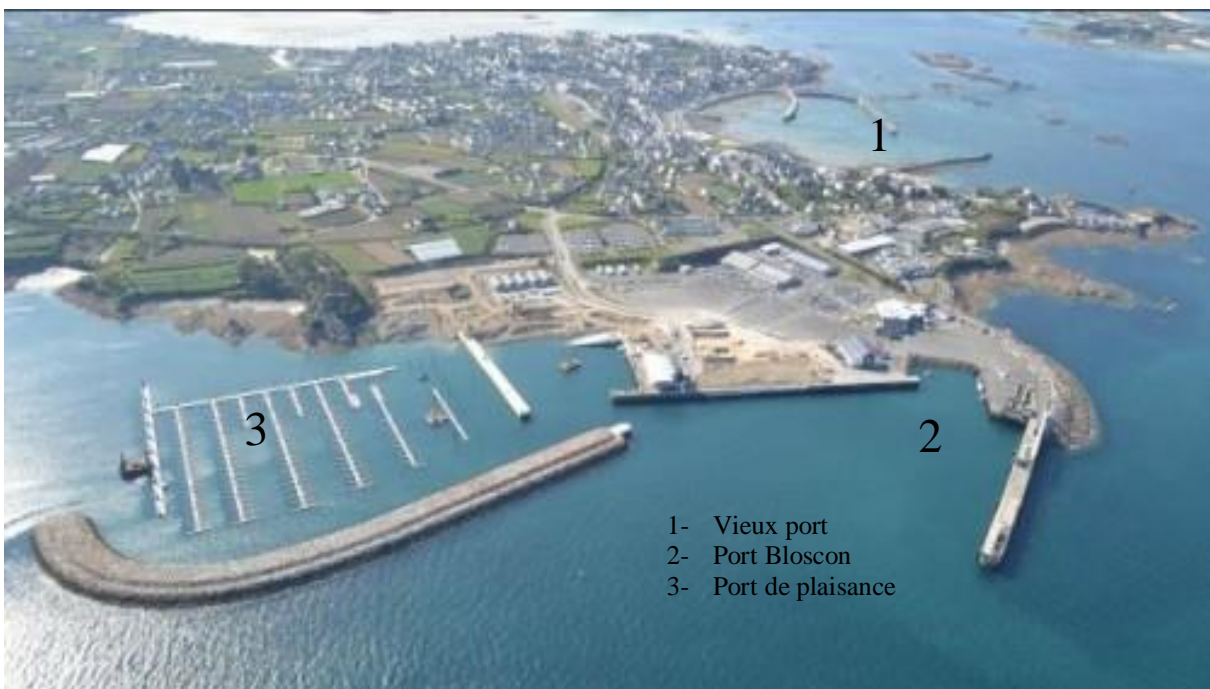


Figure 43: Localisation des trois ports sur une photo aérienne de Roscoff.

Source: Actunautique.com



Pour étayer un peu plus mon propos, appuyons-nous sur l'exemple du chapelet des ports bigoudens qui a une particularité étonnante : « avoir un port de pêche tous les cinq kilomètres » (cf. figure 44). Cette terre bigoudène se présente dans sa partie sud comme un cas unique dans l'hexagone français mais l'on peut éventuellement la comparer à certaines zones côtières de la partie sud du Japon (Hiroshima, Ehimé, Kagawa). La proximité kilométrique de ces ports est intéressante. Il n'existe pas de grande rade dans le Pays bigouden qui puisse accueillir un grand port mais la succession de ports de taille petite et moyenne sur une courte distance lui confère une capacité équivalente à un grand port de pêche comme celui de Boulogne (cf. tableau 6). Il faut souligner que, sur cette côte basse faite de sable et de roches, rien n'aurait été possible sans la longue adaptation de l'homme à ce littoral hostile et longtemps isolé. De nombreuses personnalités ont écrit sur l'étroite relation que l'homme entretient avec l'océan aux abords de ce *Cap Caval* en faisant état de l'âpre et fabuleux combat qui jamais ne finira. « Là en cette frontière littorale, l'homme se bat et la mer aussi. Après des millénaires de défaites, de peurs et de replis, les ports de pêche sont un défi » (Duigou, Le Boulanger, 2010). La zone côtière du Pays bigouden sud aurait pu faire l'objet d'une urbanisation massive due au formidable dynamisme de son économie maritime, mais la géomorphologie de ce territoire est complexe. La terre et la mer ici se mêlent particulièrement. Au flot, l'eau remonte très en amont de la frange littorale aux confins des terres agricoles en empruntant les *steir*<sup>61</sup> et au jusant, la mer découvre une infinité de roches et de flots constituant une véritable avant-côte qui s'étend jusqu'aux îles Glénan. L'activité de ces ports a engendré une urbanisation par à-coups de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle au début des années 1980. En moins de 100 ans, une commune comme celle du Guilvinec a été créée ex-nihilo ou presque (en appui sur quelques hameaux retro littoraux) et par détachement du bourg d'arrière-côte de Plomeur, au mode de vie plus paysan. Les autres ports comme celui de Saint-Guérolé, Tréffiagat ou encore Lesconil ont su au fil de leur histoire garder un point d'équilibre avec leurs bourgs d'arrière-côte (Penmarc'h et Plobannalec).

De l'ensemble de ces exemples nous pouvons avancer que la taille de la ville portuaire ne coïncide pas forcément avec la capacité portuaire d'un site ; celle-ci se rapporte plus à une quantité de flux captés et à un seuil d'équipement existant.

---

61 de ar ster qui signifie rivière en breton.

Volumes mis en vente en halle à marée, par halle à marée

tonnes	2013	2014	2015	2016	2017	%17/16
<b>Total</b>	<b>202 503</b>	<b>206 746</b>	<b>203 530</b>	<b>197 646</b>	<b>194122</b>	<b>-1,8</b>
<b>Façade Nord-Pas de Calais</b>	<b>26 789</b>	<b>26 514</b>	<b>25 733</b>	<b>23 137</b>	<b>21675</b>	<b>-6,3</b>
Dunkerque	1 378	1 153	869	784	776	-1,0
Boulogne-sur-Mer	25 411	25 360	24 864	22 353	20899	-6,5
<b>Façade Manche</b>	<b>60 713</b>	<b>60 982</b>	<b>62 875</b>	<b>61 065</b>	<b>61 133</b>	<b>0,1</b>
Dieppe	2 804	3 161	2 350	2 654	3 316	24,9
Fécamp	2 863	3 130	3 960	3 090	2106	-31,8
Port-en-Bessin	7 330	8 660	7 661	8 019	9 487	18,3
Grandcamp	2 336	1 669	2 240	2 005	3 194	59,3
Cherbourg	5 531	5 541	5 991	5 295	5312	0,3
Granville	7 924	6 716	9 643	9 660	8197	-15,1
Cancale	323	136	169	142	88	-38,0
Saint-Malo	1 230	1 006	1 017	998	1 052	5,41
Erquy	12 059	12 474	11 332	11 478	11162	-2,8
Saint-Quay-Portrieux	10 154	10 473	11 767	10 705	9869	-7,8
Roscoff	6 585	6 538	5 198	5 298	5 535	4,5
Brest	1 574	1 478	1 546	1 720	1 816	5,6
<b>Façade Bretagne Sud</b>	<b>65 178</b>	<b>63 892</b>	<b>61 062</b>	<b>63 735</b>	<b>62513</b>	<b>-1,9</b>
Douarnenez	6 316	4 551	2 562	5 767	6 037	4,7
Audierne	967	1 151	925	1 051	1 104	5,0
Saint-Guénolé	11 056	9 677	9 321	7 759	6541	-15,7
Le Guilvinec	17 798	17 965	18 752	18 602	18213	-2,1
Loctudy	2 808	2 871	3 401	3 302	2916	-11,7
Concarneau	5 650	5 571	4 333	4 793	4403	-8,1
Lorient	19 594	21 048	20 585	21 061	21 867	3,8
Quiberon	988	1 058	1 181	1 400	1 432	2,3

Tableau 7: Le volume des pêches mis en vente par criée en France entre 2013 et 2017. Source: France Agrimer



Figure 44 : Les ports du Pays bigouden sud dans l'armature urbaine. Réalisation : Desprez, Ozenfant, Péron, 2013.

Les capacités portuaires sont contraintes par quantité de variantes telles que la vitalité du secteur d'activité maritime concerné, l'état de la ressource en qualité et en quantité, le financement de la flotte, l'embauche des marins et leur niveau de qualification. S'appuyer sur ce seul critère pour justifier de l'avenir maritime des villes portuaires serait donc erroné, d'autant que pour les villes portuaires de taille petite et moyenne, il est préférable de parler plutôt de « potentiel portuaire » pour faire état du nombre de sites portuaires existants et pouvant offrir à l'homme un déploiement d'activités maritimes. Selon la géomorphologie de la côte et sous l'influence des réseaux terrestres, une ville portuaire peut avoir un ou plusieurs sites portuaires. Chacun de ces sites représente pour la ville portuaire de taille petite et moyenne un potentiel portuaire et retranscrit l'histoire maritime avec ses savoir-faire spécifiques. Le port ne peut être réduit à sa fonction portuaire actuelle. Le potentiel portuaire à souligner est d'autant plus important que dans les années à venir le Feeding ou *short sea shipping* risque de se redéployer comme l'expliquent Frédérique Turbout et Pascal Buléon dans leur étude prospective sur l'espace Manche en 2030. Les deux chercheurs ont fait état d'un possible *feeding* c'est-à-dire que « *D'un très grand port, vont partir après éclatement d'un très grand navire, des unités plus petites vers des ports de taille moyenne et de taille plus petite ou des ports se spécialisant avec des équipements spécifiques. Tous les ports de l'espace Manche devraient être concernés. Depuis le plus grand, Le Havre, qui pourra jouer à la fois le rôle de port d'éclatement lui-même et de redistribution des ports du Range Nord, jusqu'aux plus petits recevant du cabotage pour l'acheminement au plus proche de leur hinterland* ».

Le transport maritime mondialisé est fortement dépendant de la diplomatie et de l'économie. Tout comme le Brexit européen, les récentes mesures de régulation sur le transport maritime prises par l'Organisation Maritime Internationale (OMI<sup>62</sup>) pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, vont très certainement avoir des conséquences rapides sur le transport et les filières maritimes des ports de la façade atlantique et de la Manche. Dans leur ensemble, les transports terrestres et maritimes de grande envergure doivent répondre de plus en plus aux préoccupations sans cesse grandissantes de la société civile sur les pollutions.

---

62 L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires.

Le transport terrestre a tendance à être de plus en plus engorgé et au-delà du coût du transport qui reste encore faible, la pollution induite par ce type de transport se traduit par un surcoût qu'il faudra sur le long terme reporter sur cette activité. Ce qui fait dire aux chercheurs de l'université de Caen-Normandie (cf. figure 45) : « *Le short sea shipping, nouveau cabotage, n'a pas encore trouvé sa nouvelle place, son modèle économique est encore faible, battu en brèche par d'autres logiques qui, si elles ont de graves inconvénients, ont pour elles des facilités économiques à court terme. Le transport routier et ses coûts en est un des exemples les plus marquants. Le nouveau cabotage devrait trouver une meilleure place dans les prochaines décennies, plusieurs bassins maritimes européens devraient en être le terrain. L'espace Manche, et une grande partie de ses ports, devrait le voir se développer. Cela signifierait pour beaucoup de ports une reprise d'activités* ».

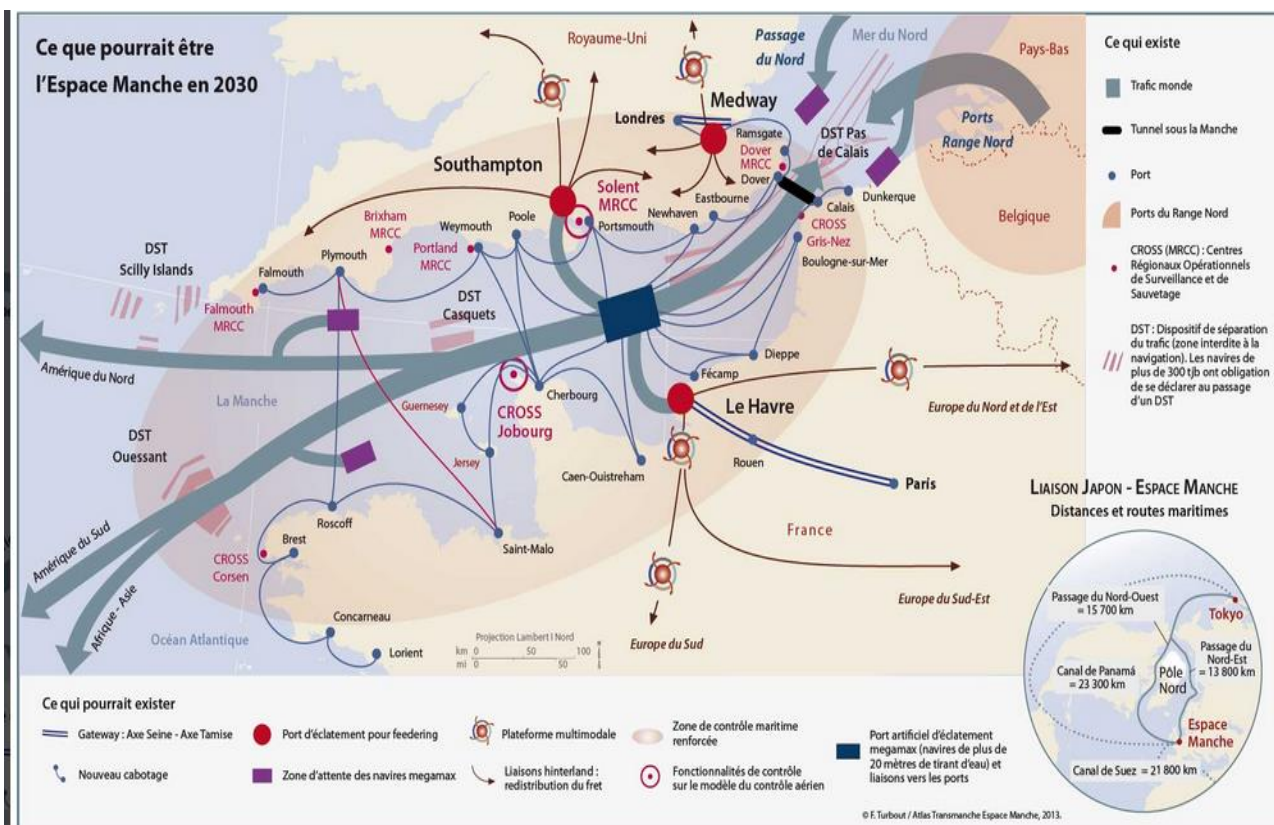


Figure 45 : L'espace Manche en 2030 (hors Brexit). Source : atlas Transmanche 2013. [https://www.onml.fr/onml\\_f/fiche\\_complete.php?id\\_fiche=132&auth=NOK](https://www.onml.fr/onml_f/fiche_complete.php?id_fiche=132&auth=NOK)

Le port et la ville portuaire forment un objet de recherche polymorphe et multidimensionnel complexe qu'il est important de comprendre dans les différents liens qui unissent ces trois entités et qui l'ancrent à son territoire maritime de façon concrète. Face à l'évolution constante des filières maritimes et avec la mise en concurrence des territoires, comment ne pas être tenté de procéder à une analyse séparée de la ville et du port en affirmant que chaque ville portuaire est unique et qu'elle procède de situations particulières ? Dans la course aux échanges mondiaux et sous l'effet de la métropolisation, les grandes villes côtières mettent à l'action de nouvelles façons de faire en matière d'aménagement portuaire et de valorisation territoriale. Pour autant, les villes portuaires qualifiées de petites et de moyennes en comparaison de ces grands ports, n'ont pas les mêmes moyens mis à leur disposition, ni le même rôle à jouer dans l'organisation du territoire maritime et littoral.

Dans une optique d'aménagement contemporain durable des littoraux, il est important de repartir des villes portuaires de taille petite et moyenne pour redéfinir les limites de l'urbanisation et attribuer un rôle à ces lieux de vie portuaire en fonction de leurs diverses potentialités ; tout comme il est important de s'appuyer sur un système spatial territorialisé maritime pour échapper à l'analyse sectorielle des filières maritimes. Je propose dans une deuxième partie de développer une méthodologie spécifique à l'analyse spatiale des villes portuaires pour appréhender non seulement leurs formes de ville mais aussi les richesses qui en découlent. Face au foisonnement de la réalité portuaire française, pourquoi ne pas aller plus loin et envisager de penser un modèle d'analyse spatiale générique-explicatif en partant des formes urbaines et du bâti hérités des activités maritimes passées, pour retranscrire leur organisation spécifique sur les espaces littoraux ?

**Partie 2 :**

**une méthodologie spécifique aux  
villes portuaires de taille petite  
et moyenne**

Le constat établi au cours de la première partie a offert de souligner le rôle majeur des villes portuaires de taille petite et moyenne en France dans le maillage urbain littoral. Il est important d'accompagner ces villes portuaires dans leur métamorphose si l'on veut conserver la richesse des liens qu'elles entretiennent avec leur territoire maritime, et favoriser une coévolution équilibrée entre les sociétés littorales et un milieu marin fragilisé. C'est en repartant des « fondamentaux » de la ville portuaire qu'il faut repenser une nouvelle urbanité littorale en partant de l'hypothèse que l'on peut réinventer de nouvelles façons de vivre et d'habiter durablement sur les littoraux grâce à leur « héritage maritime ».

Pour passer « d'objet réel non identifié » (Brunet, 1997, p.188) à une « catégorie particulière », la ville portuaire de taille petite et moyenne nécessite d'être décrite et renseignée d'après ses spécificités, le cas échéant dans une pluralité de cas. En repartant de la genèse portuaire, il est possible d'avoir une lecture du territoire maritime au sens de *Logos*, dans sa forme, son fonctionnement et sa symbolique<sup>63</sup>. Le territoire maritime qui comprend à la fois l'espace portuaire mais aussi l'espace rural littoral, devient « signifiant » pour l'individu et pour la société littorale lorsque l'histoire des lieux et son vécu, à travers les formes urbaines héritées, devient un référentiel commun. Dans cette catégorie, contrairement aux grands ports autonomes, la ville portuaire s'accorde avec un territoire de référence et prend la mesure des réseaux qui se portent sur son territoire. Concevoir un modèle en partant de la matérialité des villes portuaires est intéressant pour produire des outils réglementaires et techniques nécessaires à la pratique de l'urbanisme. L'aspect idéal relatif aux représentations, aux paysages et à l'environnement ne doit pas pour autant être négligé. La démarche patrimoniale relève dans ses fondements du même processus que la territorialisation c'est-à-dire que s'opère une appropriation de l'espace par le groupe au point qu'il le comprend mais aussi qu'il s'y attache et s'y identifie (Di Méo, 1995). C'est pourquoi nous sommes allés trouver dans le rapport entre territoire et patrimoine les éléments réflexifs de notre recherche. Questionner la valeur des lieux, les constructions identitaires et les représentations faites du territoire maritime par le biais d'un modèle structural, revient à s'appuyer sur le patrimoine maritime bâti en tant que « révélateur de la transformation des sociétés » littorales et de la « dynamique spatiale » des villes portuaires de taille petite et moyenne (Hertzog, 2010).

---

63 Mot issu du grec ancien

lógos « parole, discours, raison, relation » et par extension récit établi à la

lecture du bâti.



Néanmoins, le patrimoine est un concept au corpus tellement étendu qu'il est nécessaire de clarifier et de cadrer notre recherche.

Depuis les grandes lois de décentralisation de 1983, en proclamant dans l'article L.110 du Code de l'urbanisme que : « Le territoire est le patrimoine commun de la Nation », l'État établit un lien entre le territoire et le patrimoine. Le président François Mitterrand, lors de l'inauguration de la Pyramide du Louvres le 04 mars 1988, déclara: « [í ] une politique culturelle est à la base de toute politique. Il faut que les Français se retrouvent dans leur histoire, dans leur art, dans leur passé pour qu'ils sachent mieux avoir l'ambition de leur avenir ». Trente ans après cette déclaration, quel bilan peut-on tirer de cette politique patrimoniale et culturelle ? A-t-elle été placée réellement à la base de toute politique ?

Dans un article intitulé « Le patrimoine d'aujourd'hui : un village Potemkine » paru en 2017 dans la revue Le Débat, Jean-Michel Léniaud, historien, constate des dérives quant à l'objectif de départ annoncé. Dans sa démonstration, il fait état de la « *routine des émissions télévisuelles sur le patrimoine, les boustrophédons rituels des Journées européennes du patrimoine, la tonalité de la presse écrite, l'asthénie des associations, le désintérêt des jeunes pour une participation active à la conservation du passé* » et constate qu'on est passé d'une prise de conscience et d'une défense plurielle à une gestion sectorielle rationnelle poussant à la consommation outrancière d'objets culturels. L'historien s'interroge : « *Le contenant l'emportera-t-il sur le contenu ? La métonymie<sup>64</sup> patrimoniale risque d'émousser l'esprit combatif* ». A force de fabriquer du patrimoine n'aurait-on pas oublié le sens de l'action patrimoniale. Quoi ? Pour qui ? Pour quoi ?

Fabriquer du patrimoine maritime n'est pas la finalité de cette recherche (le patrimoine maritime ayant déjà été largement circonscrit en tant qu'objet scientifique dans de nombreuses disciplines). En entrant par l'espace pour étudier la société et ses transformations, la méthodologie que je propose met davantage l'individu et l'héritage maritime au cœur de l'analyse urbanistique des villes portuaires. Le bâti d'intérêt patrimonial maritime se présente comme un outil d'aide à la compréhension des phénomènes sociospatiaux sur le territoire de la ville portuaire.

---

64 La métonymie est une figure de style qui consiste à désigner un objet ou une idée par un autre terme que celui qui convient (par glissement de sens). Jean-Michel Léniaud emploie le terme de métonymie patrimoniale pour souligner le glissement qui s'opère à l'utilisation du mot patrimoine, entre l'objet patrimoine (le contenant) et l'action patrimoniale (le contenu).

Grâce au travail de terrain mené au cours de cette recherche doctorale, j'ai pu tester une méthodologie et conduire un protocole d'expertise bien rodé. Victor Hugo parlait de l'avenir comme d'une porte dont le passé est la clef. Je propose dans cette deuxième partie de montrer en quoi il est nécessaire de renouveler la pensée urbanistique qui se porte sur les villes de taille petite et moyenne, puis de décliner la méthodologie en deux temps :

- appréhender la ville portuaire de taille petite et moyenne. Faire des héritages maritimes bâtis un élément-clef de l'analyse urbano-portuaire. A ce titre, l'héritage maritime est un élément à intégrer dans les documents de planification urbaine (carte communale, PLU, PLUi, SCoT) pour préparer l'avenir des villes portuaires de taille petite et moyenne.
- souligner les liens qui unissent cette catégorie de ville au territoire littoral et maritime de référence au moyen de trois guides d'approches. Ces approches dites « sensibles » doivent être privilégiées au cours de l'élaboration des diagnostics de territoire

Les documents et outils extraits des expertises menées au cours de cette recherche action, sont mis en valeur dans le texte au moyen d'un cadre grisé portant le titre suivant : « expertise mode d'emploi ». Les autres documents d'appui à la recherche ont quant eux été simplement encadrés.

# Chapitre 3) Renouveler la pensée urbanistique de cette catégorie de villes portuaires

Pendant longtemps, l'action d'aménager la ville portuaire a cherché à répondre aux besoins de l'activité maritime selon les modes d'aménagement et les variations de l'air du temps. Jusque dans les années 1950-70, en tenant compte des opportunités économiques, de l'évolution nautique et du renouvellement des flottilles, de nombreux ports se sont développés grâce à la construction de quais, de cales, de zones artisanales, dispositifs complétés par la suite par des terre-pleins gagnés sur la mer pour les besoins de l'économie maritime toujours changeante. En plus de cela, le port s'est avéré être le moteur principal d'une urbanisation connexe plurielle. La part importante donnée à l'économie dans l'activité maritime a influé et influe encore inévitablement sur la volonté de maintenir voire d'augmenter les capacités d'un port en investissant dans de nouveaux équipements et sur l'espace public réaménagé pour mieux les intégrer. Actuellement, il réside pourtant un paradoxe entre la centralité des fonctions portuaires et son espace de référence. Le port dans son espace d'origine est placé au cœur de la ville portuaire et pourtant l'activité maritime est de plus en plus extraterritorialisée sous l'influence de réseaux de logistique globaux. L'économie maritime autrefois motrice de la vie locale semble de plus en plus déconnectée du reste de celle-ci tout en étant fortement connectée à un réseau élargi de ports et de sites de production marchands. Qu'est-ce qui a changé dans l'action d'aménager les villes portuaires qui pourrait justifier un changement d'approche de la situation ?

## 3.1 Une constante et des insuffisances dans les études préalables à l'aménagement urbain portuaire

Comparativement aux grandes métropoles côtières françaises qui font l'objet de politiques d'aménagement spécifiques, les villes portuaires de moindre envergure n'ont pas toujours les moyens de faire appel à de l'ingénierie spécifique pour produire des études préalables inhérentes à leur projet. Les élus et les agents territoriaux de ces communes littorales disposant d'un ou parfois de plusieurs sites portuaires, se retrouvent généralement démunis face à ces questions de gestion et d'aménagement portuaire.

Dans le cadre de projets de développement, ils subissent souvent la pression de filières exogènes au territoire (agroalimentaire, nautisme, touristique) dont l'installation est encouragée à des échelons bien supérieurs (Europe, Etat, Région, pays métropolitain). En plus de la dynamique économique, s'ajoute celle de la protection et de la gestion de sites naturels littoraux qui, au-delà du maintien de la biodiversité par endroit (dont l'objectif est tout à fait louable) a contribué avec d'autres phénomènes (attractivité touristique et résidentiel) à augmenter la pression foncière dans les espaces urbains agglomérés des ports. Par un éclairage en amont, les scientifiques doivent contribuer à alimenter les réflexions techniques et éthiques des professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme pour répondre directement ou indirectement aux problématiques posées par la sphère publique, tels que la préservation des espaces naturels lacustres et marins, le redéploiement des infrastructures portuaires dans un contexte de maritimisation concurrentielle, la reconquête des friches des villes portuaires touchées par la crise au moyen de programme urbanistique d'envergure. Sur la période, qui prend racine dans la rupture majeure des économies maritimes en Europe<sup>65</sup> au cours des années 1970-90 (cf. chapitre 2) et qui se poursuit encore aujourd'hui, nous voyons ainsi une constante et des insuffisances dans les études préalables liées à l'aménagement des villes portuaires.

Par la constante, nous soulignons la permanence des flux pris en compte en amont dans les études préalables relatives à la décision d'aménager les ports. Ces flux sont généralement produits par l'activité elle-même et sont étudiés de façon récurrente par le biais d'outils statistiques appliqués aux différents secteurs d'activité. On étudie ainsi de façon quantitative l'activité halieutique des pêches (la production en tonne par espèce pêchée, la capacité de l'armement en tonneaux, le nombre de marins rattachés au quartier maritime, etc.) mais également les flux de marchandises ou de passagers qui transitent via le transport maritime et les flux touristiques (le nombre de bateaux de plaisance faisant escale, la fréquentation d'un lieu par les piétons, les véhicules ou les vélos, le nombre de nuitées, etc.). Ces données, une fois relevées, permettent d'analyser précisément les potentialités du port et de sa ville attenante au regard de l'économie maritime mais aussi de l'économie touristique, dans un contexte mondial, régional ou local concurrentiel.

---

65 Engendrée par les chocs « pétroliers » de 1973 et 1979 et la crise de la structure industrielle européenne face à la montée des produits manufacturés asiatiques..

A terme, il est possible d'investir dans de nouveaux aménagements ou équipements en vue d'accompagner l'évolution de ces activités afin de les rendre plus efficaces. Cette logique de flux, lorsqu'elle répond aux besoins localement partagés, ne présente pas de problème en soi, bien au contraire. Cependant, les études économiques qui analysent l'activité maritime, très sectorielle, ne devraient pas à elles seules déclencher les décisions d'aménager les ports, ni conduire à des modèles urbanistiques. Il faut produire en amont un récit adapté au projet en lui assignant comme objectif la transition écologique et une forme de résilience vis-à-vis d'un passé révolu.

Or, les valeurs intrinsèques des ports au niveau local (à savoir l'histoire, les symboles et la culture du lieu) sont trop rarement prises en compte. De ce point de vue, nous constatons bien souvent des insuffisances et des récurrences dans les études préalables en amont des projets. Les données majoritairement qualitatives sont pourtant nécessaires pour inscrire les projets dans une continuité et pourvoir au bon déroulement des activités sur le long terme. Cela est d'autant plus vrai pour les villes portuaires de taille « petite et moyenne ». Christophe Demazière, dans un colloque à Tours en 2010, en faisant référence aux travaux de Manuel Castells, sur « *le triomphe des flux sur les lieux* »<sup>66</sup>, invitait à porter sur les villes petites et moyennes un regard nouveau, avec le « *rappel de l'importance de l'histoire, du contexte, des symboles, de l'identité, de la culture locale* »<sup>67</sup>. D'autre part, les projets issus de ces études, pensés en réponse à une problématique économique donnée, ciblent en majorité des opérations urbanistiques partielles et ne tiennent pas compte de l'espace portuaire dans son ensemble. En séparant l'enceinte technique du port du front portuaire mixte et de ses quartiers attenants dans les études préalables, on favorise le découplage du port et de la ville. D'un côté, les hommes pour accueillir de nouveaux équipements n'ont pas d'autre choix que de gagner de l'espace sur la mer en agrandissant les terre-pleins associés à l'activité portuaire. Ces travaux d'agrandissement présentent un impact non négligeable sur l'environnement marin alentour (perturbation de la sédimentation du secteur, dégradation des fonds marins, etc.) et engendrent parfois des conflits d'usage avec d'autres activités (pêche, nautisme). De l'autre, la ville prend le pas sur les anciennes zones artisanales laissées en friche en les remplaçant par de nouveaux bâtiments d'accueil d'activités résidentielles, de services et de loisirs.

---

66 M. Castells (1998) *La société en réseaux*, tome 1 : L'ère de l'information

67 Actes du colloque « Villes petites et moyennes : un regard renouvelé » les 9 et 10 décembre 2010 à Tours.

Bien souvent, par souci de développement, les aménagements projetés changent la dimension aux lieux surtout quand il s'agit de villes portuaires considérées de taille petite et moyenne. Rappelons ici que la ville portuaire est un espace multidimensionnel qui ne peut exister dans le découplage des espaces qui participent de son fondement. La question du maintien des centralités d'une ville est une question importante qui doit être régie par la vie publique locale, d'autant plus si un ou des sites portuaires sont partie prenante de ces centralités. L'espace portuaire dans ses dimensions historique, culturelle, symbolique et identitaire, est intimement lié au centre d'intérêt des habitants des lieux mais à défaut d'études préalables faisant apparaître clairement ces aspects de la ville et du port, ils ne sont pas intégrés à l'aménagement. L'idée n'est pas d'empêcher l'évolution de ces espaces portuaires dans le cadre des dynamiques maritimes actuelles mais plutôt de bien prendre la mesure des projets en amont pour faire ensuite un choix éclairé. La réalisation de modèle devient alors nécessaire pour prendre la mesure des espaces. Parce que les villes portuaires nous confrontent à une difficulté majeure, celle d'une variété de formes, de taille et de fonctions maritimes, leur appliquer des modèles peut s'avérer difficile et poser des questionnements. Comment accompagner l'évolution urbaine d'un port sans risquer de faire disparaître des éléments bâtis qui sont des repères pour la population et de gommer ainsi une partie de l'identité maritime des lieux ?

Il faut partir du principe que l'identité est, d'abord, « *une représentation de soi-même (í), le fait d'un individu et de sa subjectivité* » (Staszak, 2004), et qu'en cela, elle s'apparente à « *l'ensemble des représentations et des sentiments qu'une personne développe à propos d'elle-même* » (Tap, 1986). Cependant cette identité peut présenter un aspect collectif. Maurice Blondel, philosophe français du XIX<sup>ème</sup> siècle, avait constaté dans un ouvrage intitulé *l'Action* que : « *L'homme ne se suffit pas ; il faut qu'il agisse pour les autres, avec les autres, par les autres [í]. Nos existences sont tellement liées qu'il est impossible de concevoir une seule action qui ne s'élargisse en ondulations infinies, bien au-delà du but qu'elle semblait viser* (Blondel, *Action*, t. II, p. 229). Depuis les années 1980, de nombreux géographes ont souligné l'importance des notions d'*espace de vie* (les cheminements et déplacements réguliers de chacun), d'*espace vécu* (espaces des pratiques et des imaginaires) et de *territorialité* (toutes les dimensions du vécu territorial d'un individu). (Di Méo, 2007, p. 81 et 82). Rapporté à l'espace urbain. Guy Di Méo nomme « *spatialités de l'identité* » ce qui caractérise « *la communauté de valeurs et de traits culturels, d'objectifs et d'enjeux sociaux, fréquemment aussi par celle d'une même langue et d'une même histoire, souvent, mais pas de manière obligatoire, d'un territoire* ». (Di Méo, 2008, p. 1).

Nous avons vu qu'il existe déjà des modèles pour l'aménagement des ports et des villes, issus de la réflexion de nombreux chercheurs et spécialistes dans les transports, la mobilité, l'architecture et l'urbanisme (cf. annexe). Cependant, aucun de ces modèles ne s'appuie sur la même réalité de terrain. L'objet de recherche est tantôt le port, tantôt la ville voire l'interface ville-port dans un périmètre limité. Il manque aux études préalables à l'aménagement des villes portuaires une sorte de modèle d'analyse spatiale générique-explicatif qui puisse renseigner de façon pratique sur les espaces constitutifs d'une ville portuaire et sur la représentation que les gens en ont, afin de guider les aménageurs et les élus dans leur réflexion.

Avec la combinaison exceptionnelle d'un ensemble de facteurs physiques et humains, la zone côtière ne peut pas être traitée comme un espace ordinaire. La ville portuaire, en tant que pôle d'échange et de passage, concentre à elle-seule l'essentiel des fonctions économiques et sociales de la frange littorale. On y retrouve principalement l'exploitation de produits de la mer et le commerce maritime, auxquelles s'ajoutent de nombreuses autres activités, directement ou indirectement liées au maritime. Néanmoins, la ville portuaire ne peut être seulement considérée sous l'angle du présentisme car elle est aussi héritière d'une histoire maritime. « L'espace, c'est du temps qui demeure » écrivait le philosophe allemand Novalis<sup>68</sup>. Sur le temps long, les activités de la ville portuaire ont donné lieu à un vécu et à des transformations qui se répercutent dans l'espace. Pour le géographe Jean-Jacques Bavoux: « le temps ne s'exprime, ne se substantifie qu'en s'inscrivant dans l'espace créant une sorte de mixture dans laquelle l'espace et le temps se confondent » (Bavoux, 2016, p.29).

La ville portuaire existe en temps et en lieu en une succession de cycles économiques et sociaux dans un même *continuum d'espace-temps*. Par diachronie, les activités maritimes évoluent sur le long terme en fonction de différents cycles d'animation économique et sociale qui se succèdent d'après un changement d'action ou une rupture brutale. Il est devenu courant d'entendre parler de « port endormi » pour faire état d'un port autrefois débordant d'activité et qui fait face aujourd'hui à une perte d'animation en partie dû à la disparition de la flottille et des activités maritimes induites.

---

68 Novalis, de son vrai nom Georg Philipp Friedrich, « baron » Von Hardenberg, (1772 -1801) est un poète, romancier, philosophe, juriste, géologue, minéralogiste et ingénieur des Mines allemand. Il est l'un des représentants les plus éminents du premier romantisme allemand de Iéna.



Par synchronie, le lieu portuaire change également de nature et de fonction sur des temporalités plus courtes, c'est-à-dire selon les saisons mais aussi entre le jour et la nuit. Soulignons ici « l'ébullition » d'une ville portuaire en haute saison touristique et son « repos » après avoir été le théâtre d'une saison animée. Quant à la fréquentation des quais et des ruelles d'un port, elle ne sera pas la même tout au long de la journée. A différentes heures du jour et de la nuit, en ces lieux, on débarque des pêches, on vend et on transporte la ressource ailleurs, on s'y promène ou on y pêche à la ligne, on contemple la vue depuis la terrasse d'un bistrot, on peint ou on photographie un paysage depuis les quais.

Parce que le temps s'imbrique fortement dans l'espace, l'aménagement de l'espace devient aussi celui du temps (et *vice versa*). L'action d'aménager les ports doit impérativement tenir compte de la synchronie ou de la diachronie des lieux afin d'accompagner au mieux la transformation des espaces. Néanmoins, avec le triomphe des flux sur les lieux (Castells, *ibid*) et l'accélération des différentes temporalités auxquelles nous sommes soumis au quotidien, remettent tout de même en cause l'utilisation de modèles pour aménager de façon durable les villes portuaires. Un modèle non pas comme une règle mais comme un moyen de prendre conscience et de mieux connaître la ville portuaire d'après son histoire et les représentations que l'on en a. L'intérêt de ce travail de thèse est de rendre applicable à tout espace-temps portuaire une modélisation de type générique, afin de mieux comprendre la spécificité de ces espaces en tant que lieux de vie et d'échanges tout en permettant leur comparaison sur long terme. Sur quels critères et à quelles échelles travailler pour prendre la mesure des différentes occupations de l'espace portuaire et envisager d'accompagner leur transformation ?

En introduction d'un ouvrage intitulé *Modéliser la ville. Formes urbaines et politique de transport*, Jean-Philippe Antoni souligne que « la recherche urbaine tente aujourd'hui d'intégrer une complexité de plus en plus grande pour qualifier les processus qui se croisent au sein des milieux urbains, et qui en composent la dynamique; elle s'efforce de ne pas raisonner dans un cadre absolu, mais de réfléchir en termes de scénarios, souvent contrastés afin de brasser un panel plus large de devenir possibles, et de vérifier l'adage désormais célèbre du philosophe M. Blondel : « l'avenir n'est pas déjà écrit, il ne se prévoit pas, il se prépare » (Antoni, 2011, p. 12).

Il est effectivement nécessaire aujourd'hui, au regard de la multiplication des dynamiques en place dans la ville portuaire, de ne pas figer celle-ci dans un cadre absolu mais doit-on pour autant supprimer à coup de tractopelle ou de *tabula rasa* le bâti hérité des anciennes activités maritimes pour laisser la place à une modernité qui elle serait absolue ? Ne serait-il pas judicieux de conserver les repères identitaires comme autant de bases durables des territoires maritimes ? Pour conclure cette didactique nous proposons d'ajouter à la célèbre phrase de Maurice Blondel, les termes suivant: « *...quand il s'appuie sur des bases réelles, résultant de l'histoire des hommes sur ce territoire au contact de la mer et dont les traces sont encore visibles aujourd'hui, identifiées et reconnues* » ? La ville ne serait-elle pas avant tout la traduction d'une pensée qui a évolué à travers l'espace et le temps comme le suggère Paul Blanquard dans son essai *une histoire de la ville pour repenser la société* paru en 1997 ? En dépassant l'exercice monographique, certains historiens ont démontré qu'il existait un lien entre le récit d'une ville et son état présent soulignant au passage l'importance des archives de la ville. « *Quoique la recherche des origines des villes soit un travail très pénible, il s'est trouvé dans tous les temps de savants hommes qui s'y sont appliqués avec soin. [í ] L'histoire de la ville est, en effet, presque aussi ancienne que son sujet. [í ] Il y a peu de villes, même entre les moins considérables, dont on ne trouve aujourd'hui des histoires particulières* » (Coulomb, 2010).

Cependant, dans une optique d'aménagement contemporain durable des littoraux, nous ne pouvons pas nous contenter des seules archives pour repenser une ville portuaire dans la continuité de son histoire tout en inscrivant dans de nouvelles dynamiques urbaines. Dans un article intitulé *Star-système et ville durable* paru en janvier 2018 dans la revue *Tous urbains*, Philippe Panerai s'est interrogé sur les villes dans la durée et sur ce qui a permis à certaines d'entre elles d'exister depuis plusieurs centaines voire milliers d'années. « *Est durable ce qui est susceptible de durer* » (Panerai, 2018).

En partant du constat qu'une ville dès son origine est durable, il soulève le fait qu'en plus des conditions géographiques favorables, on peut également trouver dans la « mécanique des villes » les raisons de cette durabilité (rôle stratégique dans une économie régionale, l'attachement des hommes à ces lieux qui les conduit sans cesse à reconstruire).

L'analyse urbaine ne doit pas circonscrire la ville portuaire dans sa forme passée mais bien l'accompagner dans ses orientations à venir en prenant appui sur ce qui représente une valeur, un intérêt. Les informations relatives au patrimoine dans les diagnostics de territoire et plus particulièrement celles qui sont versées aux études préalables de la réalisation d'un Plan Local de l'Urbanisme ou d'un Schéma de Cohérence Territoriale sont intéressantes mais pas suffisantes. Les éléments bâtis sont le plus souvent présentés sous forme de liste d'inventaire auxquels on rattache une servitude de protection. Cela a pour conséquences de figer plusieurs éléments bâtis dans le temps mais aussi de contraindre l'évolution de certains secteurs de la ville. Cet urbanisme à deux vitesses va à l'encontre des règles de développement durable et d'équilibre du territoire avancé par les lois successives<sup>69</sup>. L'urbanisme de projet s'oriente de plus en plus vers des processus « souples »<sup>70</sup> dans ses phases programmatives et opérationnelles de projet afin de s'adapter à un contexte en perpétuel changement.

Dans ce sens, il faudrait produire une analyse spécifique en amont des réflexions d'aménagement et d'urbanisme (cf. figure 46) qui puisse :

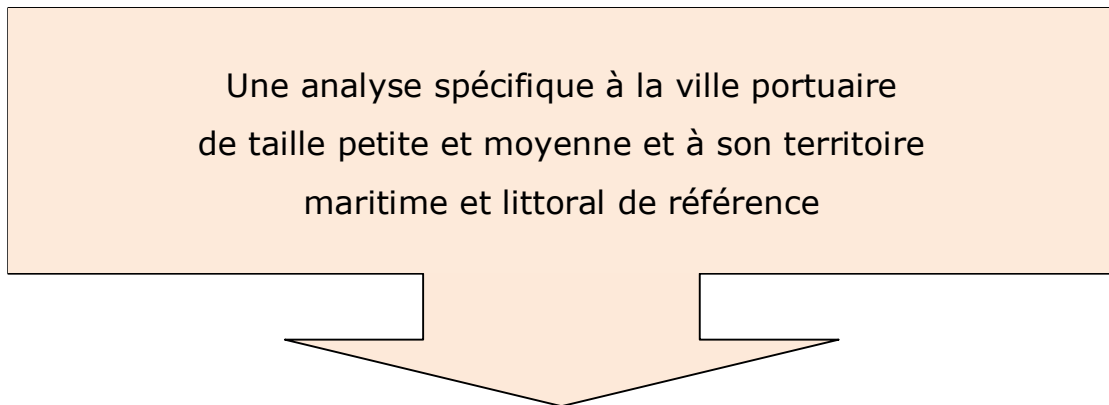
- d'une part informer, guider, renseigner sur cette mécanique des villes portuaires et sur la construction du territoire maritime ;
- d'autre part accompagner l'évolution de la ville en suscitant des projets urbains.

---

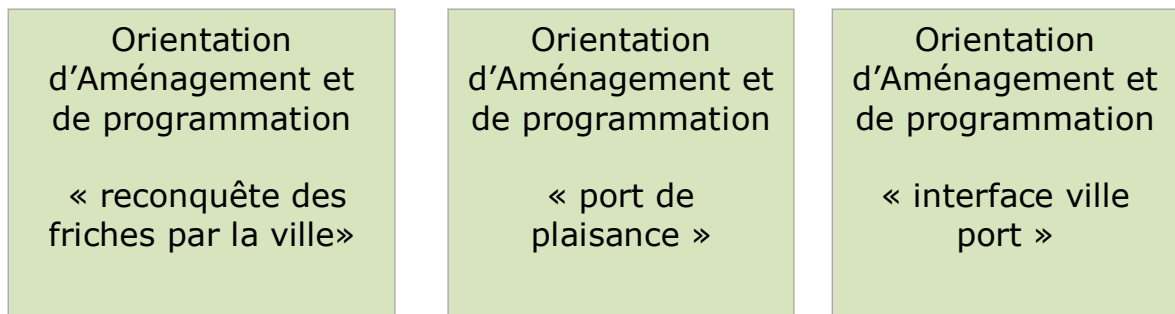
69 Loi n°2000-1208 dite loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain, loi n°2003-710 dite loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, La loi no 2010-788 dite « Grenelle II » portant engagement national pour l'environnement, loi n°2014-366 dite loi pour l'accès au logement et à un urbanisme renoué (ALUR), loi n°2016-925 dite loi relative à la création, à l'architecture et au patrimoine, loi n°2018-1021 dite loi pour l'évolution du logement et aménagement numérique (ELAN).

70 Plusieurs réformes importantes, issues des travaux de la démarche « Pour un urbanisme de projet » initiée par le ministère de l'écologie, ont permis de simplifier et d'adapter le code de l'urbanisme. Les trois objectifs de cette démarche étaient les suivants : répondre aux enjeux du Grenelle et aux défis environnementaux, promouvoir l'offre de logement et passer d'une logique de normes à une « culture de projet ». Ces objectifs ont été traduits à travers les ordonnances issues de l'article 25 de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II ». Source : <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/lurbanisme-projet>

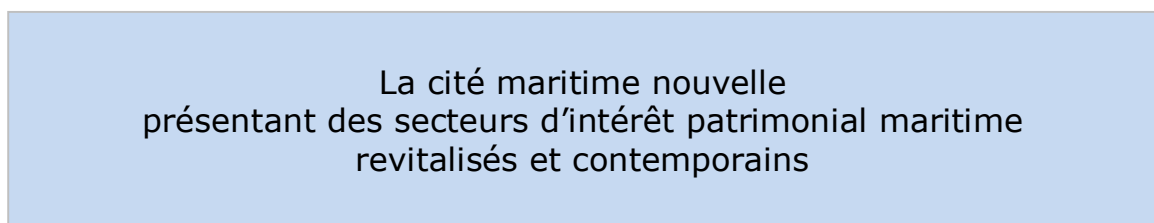
## PHASE DE REFLEXION AMONT : UNE APPROCHE D'ENSEMBLE



## PHASE DE PROGRAMMATION



## PHASE OPERATIONNELLE



Conception et réalisation : Laure Ozenfant 2019.

Figure 46 : Schéma de présentation du modèle préconisé dans le cadre d'un urbanisme de projets, pour l'aménagement des villes portuaires.

### **3.2 Le choix d'une géographie maritime patrimoniale pour appréhender les villes portuaires de taille petite et moyenne**

Dans le contexte actuel qui voit une réorganisation des territoires à l'échelle mondiale sous l'influence des réseaux, de l'hyper mobilité et du numérique, et une compétition exacerbée de ces derniers sous l'effet de la métropolisation, les villes portuaires de taille petite et moyenne se retrouvent en France métropolitaine doublement à la marge (cf. chapitre 2). Depuis la rupture majeure des économies maritimes qui s'est produite dans les années 1970-80, les activités maritimes ont évolué vers une hyperspécialisation des filières maritimes (pêche, goémon, construction navale, etc.) ou bien vers une mono activité nautique. Dans les deux cas, ces mutations ont provoqué un découplage du port et de la ville et engendré une série de crises (économique et sociétale) bouleversant profondément les populations résidentes. Pourtant avec le désir de mer généralisé et la montée du tourisme, l'attractivité des littoraux se confirme et les espaces urbains agglomérés de ces villes portuaires représentent des opportunités de développement intéressantes. Un renouvellement des populations s'opère avec l'arrivée de retraités aisés ou de jeunes couples avec enfants qui ont pour projet de vie d'habiter en bord de mer et de pratiquer de nombreux loisirs nautiques toute l'année.

Les modèles d'aménagement proposés reconfigurent les villes portuaires et leurs différents quartiers sans toutefois se préoccuper de ce qui fait sens pour les habitants d'une ville portuaire sur la durée. Comment transmettre les éléments de culture maritime du lieu, éduquer à la mer et au respect de cet environnement naturel et marin particulier tout en suscitant de nouvelles vocations maritimes auprès des nouveaux habitants et des jeunes générations si les activités maritimes disparaissent petit à petit des villes portuaires et qu'en remplacement la ville se refait sur des bases stéréotypées qui ne tiendraient pas compte de la situation maritime des lieux ? Le territoire maritime peut-il au travers de ses particularités aidé à la transmission d'éléments culturels en devenant leur support ?

### **3.2.1 L'émergence du champ patrimonial en sciences humaines et sociales**

Dans un contexte de mondialisation, pour faire face aux importantes mutations économiques, sociétales et urbanistiques, la permanence d'éléments du passé rassure. C'est ainsi que dans les années 1970-80, une « *effervescence patrimoniale* » s'est emparée de la société civile en vue de classer et d'inventorier les éléments du passé voués à disparaître en les élevant au rang de « *patrimoine* » dans un objectif de protection et de valorisation. On peut trouver un début d'explication dans la politique culturelle emmenée par le ministre Jack Lang dans les années 1980 à travers laquelle ont été encouragées les initiatives d'une « *société plurielle* » (Leniaud, 2003). Cette politique décentralisée qui pousse à la recomposition des rapports existants entre l'État et les collectivités mais également entre l'État et la société civile, amène par la suite à réajuster les approches et les méthodes en termes de « *patrimoine(s)* ». Selon Jean-Michel Leniaud, historien, le patrimoine « au pluriel » doit répondre aux « *mémoires singulières* », et non plus à la mémoire nationale. Parallèlement à cet élan patrimonial, l'élargissement du périmètre de la notion de patrimoine et la formidable plasticité de celle-ci contraint l'État dans sa mission d'inventaire<sup>71</sup> et de restauration des monuments. Il initie alors les premières rencontres entre les scientifiques et les professionnels en vue d'obtenir un nouveau cadre issu de ces réflexions novatrices et une harmonisation dans les pratiques de conservation. Sur la période désignée de « *grande messe du patrimoine* » entre 1988-2001, les travaux des universitaires ont été importants, principalement en histoire et histoire de l'art (Babelon, Chastel, 1980 ; Leriaud, 1992 ; Poulot, 1993) mais aussi en sociologie (Bourdin, 1984) et en économie (Guillaume, 1980). Le rapport de ces travaux interdisciplinaires a pu être valorisé grâce à des rencontres institutionnalisées au cours de la période. « *[í ] les colloques constituent bien un creuset où tentent de se fondre des réflexions, novatrices à l'aube du XXIe siècle, en matière de définition, de protection et de mise en valeur du patrimoine* » (Lestienne, 2016, p. 2).

---

71 L'Inventaire général des monuments et richesses artistiques de la France a été lancé en 1964 dans le cadre du I<sup>er</sup> Plan à l'initiative d'André Malraux et d'André Chastel. Il succède à l'Inventaire général des richesses d'art de France du Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, dont plusieurs volumes ont été publiés chez Plon au début du XX<sup>e</sup> siècle. Dans les années 1980, les services régionaux de l'Inventaire se dotent de centres régionaux de documentation du patrimoine. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, la réalisation de l'Inventaire a été progressivement transférée aux régions, l'État continuant d'assurer la coordination et le contrôle.

Bien qu'ils déclinent de nombreux points de vue, ces travaux (thèses, articles, etc.) ont permis de cerner le concept de patrimoine en partant d'abord des objets matériels qualifiés de « *trésors du passé* » (Babelon, Chastel, 1994) puis par « *transfert de signification* » (Andrieux, 1997) en désignant des objets de toute nature, matériel et immatériel, à la symbolique sans cesse renouvelée. Nous retenons ici quelques exemples de définitions montrant la formidable élasticité de la notion de patrimoine et ses différentes facettes :

« La notion de patrimoine, du latin *patrimonium*, désigne à l'origine les biens propres encore appelés l'héritage (biens individuels) transmis par le père à son ou à ses enfants. Par homothétie, et dans un sens collectif, ce terme a été utilisé pour désigner les biens et richesses qu'une communauté se transmet de génération en génération. [1]. Cantonnée essentiellement à la conservation de monuments et d'objets mobiliers, cette notion de patrimoine a considérablement évolué pour s'étendre à des domaines de plus en plus divers et variés et couvrir l'ensemble des éléments qui font l'identité d'une communauté, dès lors qu'ils sont identifiés comme dignes d'être sauvegardés et transmis aux générations suivantes ».

(Devernois *et al.*, 2014).

---

« Le patrimoine est ce qui demeure, ce que la société choisit de mettre « hors du temps ». Il est constitué des éléments qu'un groupe humain cherche à transmettre aux générations futures, en s'assurant comme objectif ne pas en trahir ou subvertir le sens : des lieux, bâtiments, objets, que l'on tâche d'exclure de la trajectoire des objets courants (de l'usage au déchet et finalement à la disparition) ».

(Garat *et al.*, 2005).

---

« Constitué de bien issus d'investissements dans le passé, mais aussi dans le présent (conservation), le patrimoine est un construit social ».

(Vernières, 2011).

---



Le processus même de la patrimonialisation a été clarifié aux cours de ces échanges fructueux en établissant une distinction entre l'héritage culturel existant et sa reconnaissance en tant que patrimoine pour être transmis aux générations futures. Parce qu'il est pratiqué par divers acteurs allant des professionnels de la conservation jusqu'à la société civile, le processus est d'abord décrit comme un « *tri du passé* » (Poulot, 1989) puis la patrimonialisation a évolué avec l'extension des typologies encadrées par les travaux des chercheurs en sciences sociales (historiens, ethnologues, sociologues, géographes) vers ce que certains nomment la « *fabrique de patrimoine* » (Heinich, 2009).

Néanmoins, face à l'imposante « *diversité des patrimoines* » (Choay, 2009), il a fallu clarifier un certain nombre d'abus et limiter l'exercice en rappelant au passage que dans ce processus qui ouvre la voie à tant de « *nouveaux patrimoines* », la France courait le risque d'une « *inflation patrimoniale* » voire d'un « *tout-patrimoine* », tout en y voyant là un intérêt pour les populations qui le portent dans la force même de ce processus itératif. « *Le déroulement même de ce processus est variable selon les territoires et il est fortement influencé par la nature de la demande sociale, souvent plurielle, car elle a une forte dimension identitaire* » (Vernières, *Ibid*). En contrepartie sur l'ensemble de la période, la création de typologies patrimoniales encadrées scientifiquement et encouragées par l'Etat a pu éveiller les consciences sur la disparition de divers objets, matériels ou immatériels, hérités du passé et sur l'intérêt de préserver certains d'entre eux en tant que patrimoine, parce qu'ils étaient représentatifs d'un monde révolu.

De leur côté, les géographes ont mis du temps à s'engager dans le « *concert patrimonial* » (Veschambre, 2007). Contrairement aux autres disciplines des sciences humaines et sociales, la géographie a toujours éprouvé « *des difficultés à construire un système de pensée autonome dans son organisation et dans son fonctionnement par rapport aux nécessités de son utilisation immédiate* » (Lévy, 1975). L'implication grandissante des géographes dans la réflexion sur le patrimoine s'est opérée en parallèle de la montée des questionnements de la sphère publique et politique sur les espaces mis en tension dans le contexte concurrentiel des territoires. En cherchant à mieux préciser les concepts et processus liés à la patrimonialisation, les géographes ont ouvert le dialogue de leur discipline sur l'objet patrimonial avec les autres sciences humaines et sociales tout en faisant évoluer la leur avec « *l'effacement de frontières internes* » (Hertzog, 2011).

A partir des années 1990, les travaux de géographes dans le champ de recherche patrimonial montent en puissance sous forme de publications (articles, dossiers). C'est en plaçant le patrimoine au cœur de la construction du territoire qu'une pensée géographique patrimoniale a émergé par le biais d'une « parenté conceptuelle » entre le patrimoine et le territoire.

« Cette familiarité qui unit les concepts de patrimoine et de territoire trouve sans doute son origine dans le lent mais constant effort de patrimonialisation de l'espace ou, plus exactement, d'extension à l'espace du concept patrimonial » (Di Méo, 1995, p. 17).

Ces trente dernières années, les articles s'intéressant à la question patrimoniale (cf. tableau 8), ont commencé à être plus conséquents dans les revues spécialisées en géographie au tournant des années 2000.

<b>Revue</b>	<b>1990-1999</b>	<b>2000-2010</b>	<b>2011-2019</b>
Annales de géographie	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>9</b>
Espace géographique	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>9</b>
BAGF	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>8</b>
Cybergéo	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>
Géographie et culture	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>6</b>

Tableau 8: Nombre d'article scientifique parus dans des revues de géographie sur la période entre 1990 et 2019. Réalisation Laure Ozenfant, 2019.

L'organisation à cette période de deux colloques d'importance en 1999 et en 2000 peut avoir eu un effet prolifique sur la recherche géographique. Le premier intitulé *Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à la fin du XXe siècle*, a été présidé par deux géographes, M. Gravari-Barbas et S. Guichard-Anguis et le second à l'objet plus circonscrit à notre problématique, *Patrimoine maritime 2000 sur les façades de l'Union européenne : construction, signification, rôle social et géographique*, a été dirigé par la géographe Françoise Péron.

### **3.2.2 Une méthodologie fondée sur la géographie patrimoniale**

Au-delà de la richesse des points de vue abordés lors de ces rencontres par de nombreuses disciplines (archéologie, ethnologie, sociologie, histoire), je considère ces deux colloques comme fondateurs du nouveau champ de la géographie patrimoniale. Les géographes ont ouvert la voie à de nombreuses recherches sur le patrimoine dans une conception très classique de la géographie comme « *science des lieux* ». En 1994, dans le cadre de l'atelier intitulé *Le patrimoine et les sciences humaines*, Marcel Roncayolo explique que : « *l'apport de la géographie à la notion de patrimoine tient à cette dialectique subtile entre une science des lieux et une approche historique* ». Les villes portuaires comme d'autres villes « anciennes », en se développant à plusieurs échelles et au cours de diverses temporalités, sont devenues « *espace de tous les patrimoines* » (Madoeuf, 2008).

En privilégiant une entrée par l'espace et les territoires dans la recherche pluridisciplinaire sur le patrimoine, les géographes ont pris le temps d'aborder de grands questionnements (Hertzog, *Ibid*) tels que :

- le « bien commun » comme facteur de production de lien social et spatial.
- le rapport de domination existant entre le patrimoine et la patrimonialisation
- le patrimoine et les constructions identitaires avec l'appropriation inégalitaire et conflictuelle de l'espace.
- l'enjeu de production et de valorisation des espaces dans une perspective touristique
- la place du patrimoine dans les projets urbains et plus largement dans l'aménagement de l'espace.

Dans la poursuite des échanges, de nombreux géographes se sont emparés de ce sujet pour souligner les liens existant entre les éléments matériels et immatériels et au-delà, le système qu'ils composent dans leur espace de référence en mettant en perspective le territoire et le patrimoine. « *Le patrimoine apparaît bien comme constituant un système qui donne sa cohérence à l'ensemble des biens, matériels ou immatériels, qui le compose. Il convient donc d'affirmer, avec force, que le patrimoine constitue un système et non une série d'isolats* » (Vernières, 2011). Le patrimoine théorisé par la pensée géographique devient un révélateur de la transformation des sociétés et des dynamiques spatiales voire un outil au service des professionnels de l'aménagement.

Avant de parler de patrimoine, la spatialisation des « héritages maritimes bâtis » peut être utilisée comme moyen matériel pour mieux comprendre la genèse d'une ville portuaire et à travers leur dimension idéale, saisir les différents modes d'habiter et « *appréhender comment les sociétés [littorales ont conçu] et conçoivent leur espace* » (Burgel, 2001). L'espace se comporte alors comme un support « *d'expression d'idéalités matérialisées* » (Chivallon, 2000). En définissant clairement les différents héritages abordés par rapport aux territoires auxquels ils se rapportent, de nouvelles catégories spatiales territoriales pourront être inventées. Convaincue qu'il est possible de comprendre la mécanique d'une ville portuaire par le biais de l'agencement des bâtis historiques de la ville et de leurs espaces de référence, mon travail de recherche propose, sur la base du dyptique patrimoine/territoire, de développer une méthodologie pour appréhender l'organisation spatiale des villes portuaires de taille petite et moyenne et faciliter la retranscription de ce qu'on appelle le « *territoire-patrimoine* ».

Depuis les années 1980, le patrimoine rural, le patrimoine industriel et en ce qui nous concerne le patrimoine maritime, une fois circonscrit, ont émergé scientifiquement. Ces biens communs possèdent une assise qui associe assiette matérielle et construction idéale. « *L'assise territoriale, campée sur un réseau de lieux et d'objets géographiques constitués en éléments patrimoniaux visibles, renforce en effet l'image identitaire de toute collectivité* » (Di Méo, 2008, p. 4). A partir de là, l'intégration d'éléments bâtis et leurs sous-ensembles patrimoniaux dans les documents d'urbanisme a pu être facilitée. « *Le domaine patrimonial n'est plus limité aux édifices individuels, il comprend désormais les ensembles bâtis et le tissu urbain : îlots et quartiers urbains, villages, villes entières et même ensembles de villes* » (Choay, 1999, p. 10). Pour autant doit-on percevoir la dynamique patrimoniale à des fins urbanistiques comme une série d'objets du passé ou d'ensembles bâtis figés qu'il faudrait absolument protéger et conserver dans la durée ? Ne risque-t-on pas de freiner encore plus le développement de ces villes portuaires de taille petite et moyenne déjà mises à la marge des réseaux et des flux nationaux et mondiaux ?

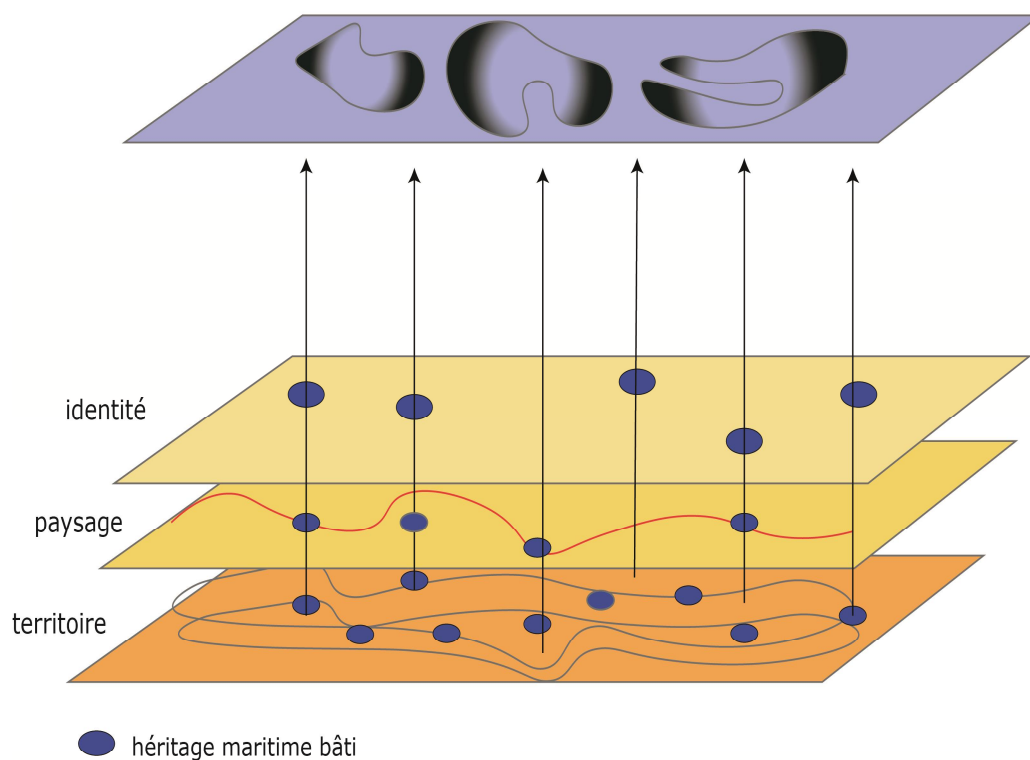
Guy Di Méo soutient que : « *l'identité territoriale et patrimoniale ne se limite plus à un constat d'existence plus ou moins fragile, elle devient nouveauté, création, redécouverte et renaissance, en rapport avec des situations et des enjeux bien actuels* » (Di Méo, *Ibid*).

En distinguant les héritages du patrimoine, on soulève le rôle fondamental du processus de patrimonialisation dans la prise de conscience des richesses de son environnement, dans la fabrique du patrimoine mais aussi dans le renouvellement urbain. La mobilisation d'éléments patrimoniaux peut aider à la lecture parfois complexe de ce qu'est un territoire maritime mais ne doit pas pour autant se substituer à la démarche globale d'aménagement au risque de figer la ville sur des modèles anciens. La question patrimoniale doit être placée dans le processus même d'élaboration des documents de planification appuyé sur des modalités de concertation spécifiques. Conscients des espaces qui présentent un intérêt patrimonial maritime, il est important pour la population de questionner ces derniers aux enjeux actuels qui se portent sur leur ville portuaire. « *La connaissance de la ville, de sa structure et de ses composantes, l'identification des qualités architecturales et urbaines, permet de faire surgir ses spécificités, son identité sociale et urbaine ; la muséification de la ville ou sa destruction peuvent être ainsi évitées* ». (Noweir, 2005).

Guidée par une démarche scientifique classique et grâce au cadre théorique de la géographie patrimoniale (cf. figure 47), je pense qu'il est possible de mettre avant la grande diversité des éléments d'intérêt patrimonial maritime et de réaliser des études de cas pour représenter l'organisation spatiale des villes portuaires en lien avec leur territoire. Sans perdre de vue l'intérêt d'une mise en perspective des éléments patrimoniaux avec le territoire maritime et littoral de référence, j'ai souhaité aller plus loin pour faciliter l'intégration du patrimoine maritime bâti dans les processus de décision et d'actions politiques. La forte imbrication des valeurs patrimoniales dans les villes fait qu'aujourd'hui il est quasiment impossible d'aménager sans se poser la question du patrimoine. [í ] *le patrimoine est devenu, au cours des dernières décennies, beaucoup plus qu'un enjeu esthétique et historique. Dans un monde où la modernité d'abord puis la globalisation ont développé la crainte de l'homogénéisation et de la banalisation, sa valeur symbolique s'est considérablement renforcée.* (Tomas, 2004).

Urbaniste, il était important pour moi de donner à ce travail doctoral la forme d'une recherche action appliquée aux villes portuaires de taille petite et moyenne en Bretagne pour attester de l'utilité des outils créés au cours de cette recherche.

Principales composantes des villes portuaires:  
les espaces urbano-portuaires



Conception et réalisation: Laure Ozenfant (2020)

Figure 47: Concevoir les espaces urbano-portuaires en appui des héritages maritimes bâtis existants sur le territoire. Réalisation : Laure Ozenfant, 2020.

### **3.2.3 Dans le cadre d'une recherche action appliquée à la Bretagne**

#### **Pourquoi retenir la Bretagne pour cadre de notre étude appliquée ?**

La Bretagne est une grande région maritime française que l'on pourrait qualifier de plurielle car il n'y a pas une identité mais des identités fortes qui cohabitent sur un ensemble spatial cohérent. Les Bretons sont depuis longtemps tournés vers la mer. Dans une récente interview accordée à France Culture<sup>72</sup> à l'occasion des 50 ans du Centre de Recherche Celtique et Bretonne, l'historien Joël Cornette expliquait à propos des bretons : « *leur projection, c'est la mer* », et l'histoire et la géographie de la Bretagne y sont intimement mêlées. Les côtes fortement indentées sont en partie le résultat de transgressions marines subies au cours de grandes périodes climatiques. Cette morphologie côtière a favorisé l'abri des navires durant les premières navigations véliques et par la suite, le développement, par opportunité, d'une multitude de sites portuaires de tailles variées (du simple appontement jusqu'au grand port de commerce) et à la configuration différente (de l'avant-port des îles au port de fond d'estuaire), principalement sur la période allant de 1800 à 1950 (cf. figure 48). Sur 3000 ans d'histoire, la Bretagne s'est trouvée des conjugaisons entre l'Armor (la partie maritime) et l'Argoat (les terres intérieures) notamment avec la production de lin dont la matière première servait à la fabrication des voiles de navires ou encore celle de la récolte des algues utilisés ensuite pour amender les terres des paysans cultivateurs. De l'ensemble de ces synergies, une armature urbaine s'est petit à petit structurée autour d'un maillage principalement fondé sur des villes de taille petite et moyenne. Aujourd'hui, mises à part Brest et Rennes que l'INSEE classent parmi les grandes villes dans sa typologie, au regard du seuil de population élevé et de la concentration de services et d'équipement qu'elles présentent, la majorité des villes bretonnes sont de taille petite et moyenne (cf. figure 49). Dans un bilan démographique mené en 2016<sup>73</sup> par l'INSEE, Laurent Auzet et Serge Le Guen rapportaient que « *La Bretagne bénéficie d'un maillage territorial dense grâce à un ensemble de 28 villes moyennes. [í]. Disposant d'un bon niveau d'équipements, elles assurent une fonction de service à la population. Elles jouent en outre un rôle structurant dans les mobilités des personnes à l'intérieur de la région* ». Les villes moyennes bretonnes sont principalement littorales et contribuent largement par leur dynamique, à l'emploi et aux mobilités régionales.

---

72 Joël Cornette (2018), La Bretagne, une aventure mondiale, éditions Taillandier 384 p.

73 INSEE Analyses Bretagne n°45 ó document paru le 07/07/2016.



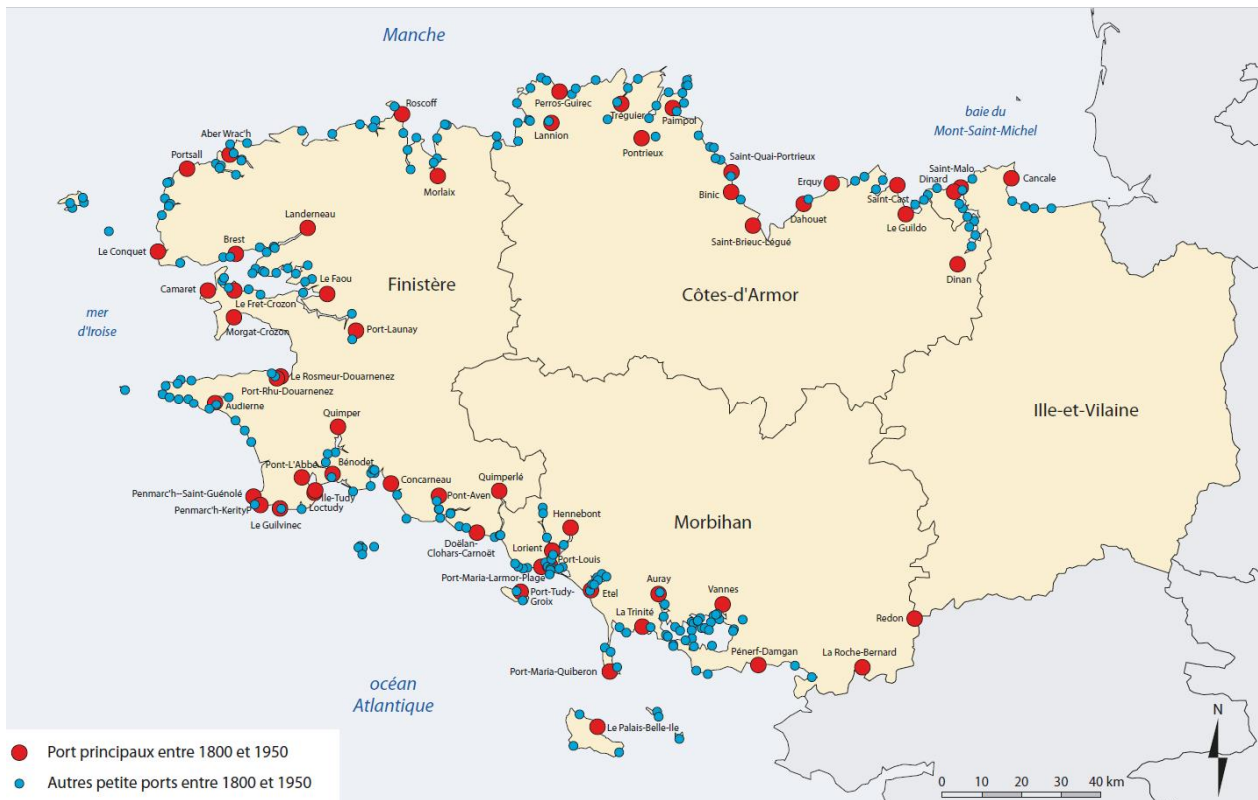


Figure 48: Le chapelet des ports bretons sur la période allant de 1800 à 1950. Source : OPMC- 2008.

### Typologie des villes bretonnes

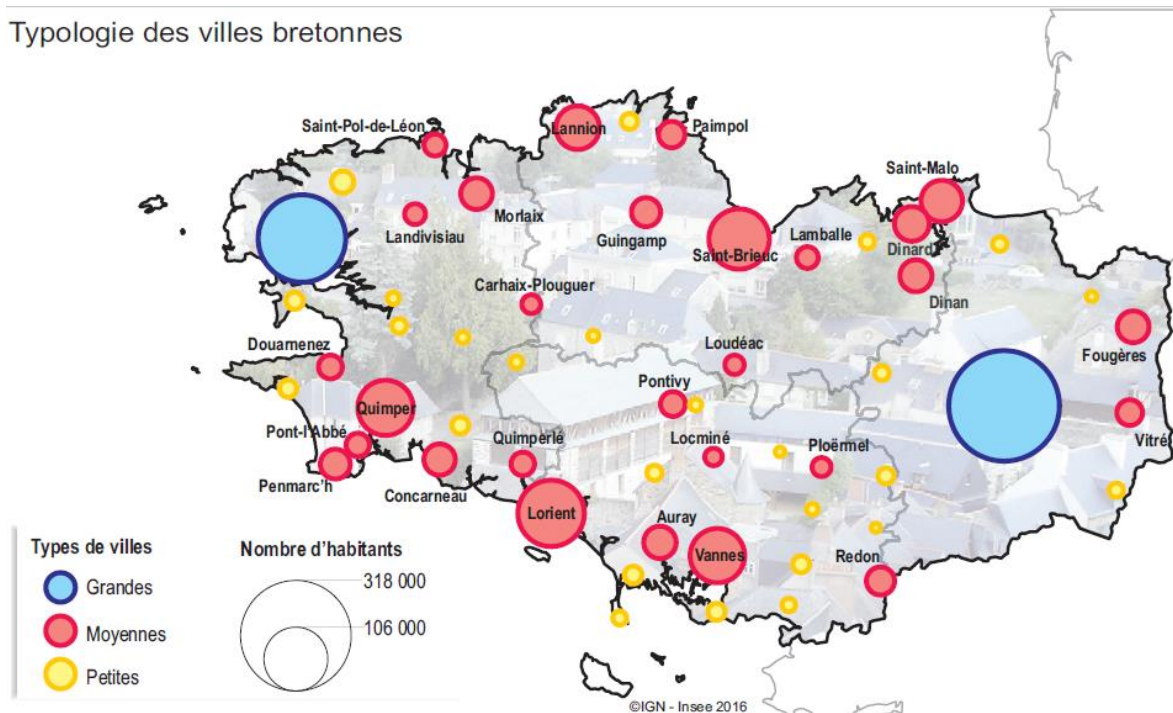


Figure 49: Typologie des villes bretonnes selon le nombre d'habitants en 2016. Source : INSEE.

## Une méthodologie scientifique pour répondre à des problématiques d'aménagement et d'urbanisme concrètes :

En partant de la réalité plurielle des villes portuaires bretonnes de taille petite et moyenne et en leur appliquant les fondements d'une géographie patrimoniale maritime, cette contribution vise à :

- Définir l'objet d'étude « le port et sa ville attenante » et souligner l'importance des liens existants avec le territoire de référence pour mieux accompagner les villes portuaires de taille petite et moyenne dans leur métamorphose.
- S'appuyer sur les héritages maritimes bâtis et les sous-ensembles urbano-portuaires comme révélateurs d'un espace-temps portuaire, pour construire les modèles géographiques de la ville portuaire et faire ressortir les enjeux de territoire maritime et littoral selon l'emboîtement des échelles.
- Démontrer par un effet que l'on qualifie généralement de *bottom up*, que la patrimonialisation de ces marqueurs spatio-temporels peut agir comme un levier de développement local et de revitalisation, à différents échelons du territoire français.

La ville portuaire en tant qu'espace multidimensionnel est un objet complexe difficile à appréhender dans sa réalité plurielle. En tant que professionnelle de l'urbanisme et de l'aménagement du littoral depuis une quinzaine d'années, j'ai été régulièrement confrontée à des difficultés méthodologiques et à un manque d'outils adaptés aux villes portuaires de taille petite et moyenne. Revitaliser un centre-bourg, réaménager une station balnéaire ou bien encore réhabiliter un bâtiment est chose courante en urbanisme. Cependant, quand le centre bourg est en fait un ancien quai de déchargement, la station balnéaire un ancien port de pêche sardinier et le bâtiment une ancienne conserverie, pourquoi gommer ces objets maritimes dans le vocabulaire et avec eux leur histoire maritime ? En effaçant petit à petit, dans les opérations d'aménagement et d'urbanisme, ces caractéristiques spécifiques aux villes portuaires, les professionnels retirent sans s'en rendre compte des aménités positives liées à l'environnement culturel dans un contexte déjà en crise. En plus d'avoir une démarche personnelle, je me suis rendue compte qu'il existait une demande concrète exprimée localement (par les élus et la population civile) pour rendre compte des éléments de culture maritime dans les projets de territoire.

Il m'est apparu alors évident de repenser les outils de l'aménagement du littoral et plus particulièrement ceux qui accompagnent les mutations des espaces urbains des villes de taille petite et moyenne pour tenir compte des valeurs intrinsèques de ces lieux culturels originaux. L'aménagement des territoires littoraux nécessitent un arbitrage indépendant au regard de l'appétit féroce que les promoteurs immobiliers portent sur eux et des enjeux économiques induits par l'activité maritime. L'indépendance de la recherche scientifique est utile lorsqu'elle intervient en amont du travail des bureaux d'études et de la prise de décision des acteurs. En repartant des fondamentaux de la recherche en sciences humaines et sociales et notamment de la géohistoire, il a été ainsi plus facile de circonscrire l'objet de recherche « le port et la ville attenante » et de penser une méthode scientifique structurée, claire et applicable à toutes les villes portuaires (et plus largement aux littoraux français) pour accompagner les acteurs du littoral dans leurs diverses actions. Toutefois, je ne suis pas partie de rien. Dans la poursuite des échanges du colloque « *Patrimoine maritime 2000 sur les façades de l'Union européenne : construction, signification, rôle social et géographique* » (ss. dir. F.Péron) qui a fait émergé la notion de patrimoine maritime bâti du littoral français, un groupe de recherche nommé Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel a été créé en 2006 dans le giron de l'Université de Bretagne Occidentale et du laboratoire Géomer.

Le travail de ce groupe de recherche a été de définir clairement ce nouveau patrimoine et d'en dégager les sous-ensembles spatiaux liés au maritime. Utilisée dans le cadre d'une opération d'inventaire thématique du patrimoine maritime de Bretagne de 2008 à 2010, cette méthodologie nouvelle a eu pour ambition de circonscrire la notion de patrimoine maritime bâti en vue d'intégrer ces éléments de culture maritime à la démarche de Gestion Intégrée des Zones Côtières menée par la Région Bretagne<sup>74</sup>. Au-delà de l'opération de sensibilisation que constitue un inventaire thématique, nous nous sommes emparés de cette base méthodologique pour appliquer ce qui avait été préconisé pour la suite et conduire de véritables expertises de territoires portant sur des villes portuaires de taille petite et moyenne en partant du cas breton. Nous constatons que les villes portuaires de taille petite et moyenne sont les grandes absentes des réflexions de territoire au niveau national et régional. En prenant référence des thèmes et sujets abordés ces vingt dernières années dans les colloques ou les universités d'été des urbanistes français (cf. tableau 9).

---

<sup>74</sup> Intervention de Jannick Moriceau, vice-présidente de la région Bretagne, séance du Pôle de compétence « Littoral » du Conseil général des Ponts et Chaussées, Paris, 23 mai 2007.

1996	MONTPELLIER	« Après le Sommet des Villes, quel métier, quelle pratique, quelle formation pour les urbanistes ? »
1997	NANCY	« Le monde bouge, les urbanistes aussi »
1998	DUNKERQUE	« Pratiques des urbanistes français à l'étranger »
1999	BAYONNE	?
2000	GRENOBLE	« Projets urbains et de territoires, subsidiarités, vie quotidienne »
2001	RENNES	De la ville à l'urbain : la planification en question ?
2002	STRASBOURG	Qualité urbaine, développement durable. Ecoute des habitants : inscrire le projet d'urbanisme dans la vie locale
2003	MARSEILLE AIX	« Désirs d'habiter : quelles réponses des urbanistes aux nouvelles attentes des habitants ? »
2004	TOULOUSE	« L'Europe des urbanismes : Cultures et pratiques du projet »
2005	MONTPELLIER	Attractivité et Urbanité des territoires. Échanges euro - méditerranéens.
2006	LILLE	La ville, changement de nature ? Ou comment l'envie de nature influence-t-elle l'urbain ?
2007	NANTES	Faire ensemble la ville et les territoires ?
2008	CRETEIL	Territoires métropolitains : entre fragmentation et cohésion sociale
2009	BORDEAUX	Ville et Université
2010	STRASBOURG	Construire des métropoles solidaires et durables !
2011	Pas d'Universités	
2012	AMIENS	Villes et métropoles abordables
2013	POITIERS	Urbanisme, génération décentralisation
2014	MARSEILLE	<b>Les défis des territoires littoraux</b>
2015	LYON	Urbanisme et Urbanistes en 2030
2016	DUNKERQUE	<b>la ville en partage : savoir, transmettre et partager la ville</b>
2017	BREST	Villes et campagnes aimables : "Kiffez" vos territoires !
2018	BESANCON	ALTER-URBANISME : Réparer la Ville ou Changer la Société ?
2019	CHATELLERAULT	<b>Ces villes dites "moyennes"!</b>

Tableau 9: Les universités d'été des urbanistes français de 1996 à 2019.

En parvenant à démontrer la richesse et le potentiel de ces villes portuaires de moindre envergure, ce travail de thèse souligne l'importance du rôle de celles-ci dans le maillage territorial littoral et dans l'actuelle reconfiguration des territoires à l'échelle nationale mais également internationale.

### **Une thèse à portée urbanistique et sociétale**

La valorisation des données de cette thèse a donc été pensée en amont, tout d'abord pour atteindre l'objectif d'interdisciplinarité que nous nous sommes fixés et répondre aux fondements scientifiques. Cependant ma thèse n'est pas seulement destinée au monde académique. En prenant la forme d'une recherche action, ce travail a une portée urbanistique et sociétale importante. J'ai pu constater sur le terrain d'un manque d'ingénierie spécifique à ces questions d'aménagement urbain portuaire durable dans les petites collectivités locales en charge de communes littorales. Ces dernières sont bien malgré elles confrontées à l'urgence de la disparition de pans entiers de leur culture maritime sans avoir les moyens techniques d'y pallier. Néanmoins la proximité sociale et culturelle encore existante entre les habitants et les solidarités de territoires qu'elles recouvrent, représentent indéniablement des atouts. Le patrimoine ne peut advenir sans la mise en place d'un processus de patrimonialisation incluant les habitants des lieux et les élus. Les élus et maires de ces communes littorales de Bretagne (avec des villes majoritairement de taille petite et moyenne) sont pour la plupart lucides sur la situation de leur commune et relativement accessibles à leurs administrés ce qui facilite la prise de contact et la mise en place de groupe qualifié dans le cadre de la recherche.

Pour cela, nous avons pris appui sur l'association « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » comme unité de base de la co-construction de notre projet de recherche avec la société civile et les acteurs de territoire, dans une optique de développement durable des espaces littoraux. Cette association loi 1901 a été créée en novembre 2011, conjointement entre l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel et des maires de communes littorales de Bretagne désireux de protéger et de valoriser le patrimoine maritime bâti de leur commune. Elle fonctionne en réseau à l'échelle de la région Bretagne. Les expertises de territoire menées pour le compte de ces communes ont servi de cadre au travail de terrain de la thèse et à la création d'outils spécifiques. Au seuil d'une géographie de la ville et des ports, la cartographie est pour nous un outil privilégié à la fois pour diffuser une connaissance partagée à tous les publics et pour élaborer une base commune interdisciplinaire entre sciences humaines.

Les villes portuaires, depuis les années 1970, ont suscité l'intérêt des professionnels de l'aménagement et des urbanistes comme toute autre ville française. Selon les besoins recensés localement, différents modèles ont été appliqués pour accueillir de nouvelles activités, adapter la ville aux nouveaux modes d'habiter et accompagner ces territoires littoraux en pleine mutation vers plus de modernité. Sans une connaissance fine de ce que peut être une ville portuaire de taille petite et moyenne les modes d'aménager le littoral seront inadaptés à leur métamorphose. Ils continueront à segmenter les espaces selon les usages, à produire de nouveaux lieux, de nouveaux espaces mis en tension entre la préservation des ressources naturelles et l'exploitation intense de celles-ci, entre une ville portuaire en déclin et une ville « tout touristique » hyper active et saisonnière. Sans outils spécifiques qui informent sur les différentes spatialités, sur l'histoire des hommes et des femmes qui les ont édifiées et habitées, l'action d'aménager les villes portuaires de taille petite et moyenne continuera et à gommer la valeur culturelle maritime héritée au profit des simples fonctionnalités. L'urbanisation de la bande littorale se résumera en une succession d'espaces naturels protégés et d'espaces urbanisés fortement agglomérés, sans âme, sinon une « vue sur mer ».

De mon point de vue, je pense que les villes portuaires de taille petite et moyenne forment une catégorie particulière de villes et j'émet l'hypothèse que, tout en conservant la dualité de cet objet de recherche, il est possible de les inscrire dans une dynamique de développement durable au moyen de leurs éléments bâtis d'intérêt patrimonial. Pour étayer ma démonstration, je propose de développer dans cette deuxième partie une méthodologie scientifique pour:

- appréhender les villes portuaires de taille petite et moyenne en tenant compte de leur valeur intrinsèque véhiculée par les éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime.
- souligner les liens qui unissent les villes portuaires de taille petite et moyenne à leur territoire maritime et/ou littoral de référence.

Puis de démontrer dans la troisième partie, l'utilité d'un modèle structural représentant la pluralité des villes portuaires de taille petite et moyenne pour intégrer les éléments d'intérêt patrimonial maritimes distingués à différents échelons de politique publique et répondre aux enjeux de territoires dans une optique de développement durable.

# Chapitre 4) L'héritage maritime bâti l'élément-clef de l'analyse spatiale de la ville portuaire de taille petite et moyenne

L'analyse des villes portuaires de taille petite et moyenne s'appuie précisément sur les héritages maritimes bâtis. Ces éléments-clefs de la construction urbano-portuaire constituent une ressource non négligeable pour l'aménagement contemporain. « *Ces bâtis maritimes, divers dans les fonctions d'origine maintes fois remaniés au fil de cycles de l'économie maritime, aux formes architecturales variées, portent l'identité du lieu. Encore présents, ils témoignent aujourd'hui de l'histoire des sociétés littorales dont il ne faut pas se couper* » (Péron, 2011).

La première tâche que je me suis fixée, a été de comprendre ce que l'on entendait par héritage et de là, faire une distinction entre les termes héritage et patrimoine.

« *Comme on peut l'observer dans les débats souvent passionnés qu'il suscite, le patrimoine est loin de renvoyer à une vision unifiée de la part des différents acteurs.* » [1] « *La notion même est équivoque* »<sup>75</sup>. Les propos de Caroline de Saint Pierre démontrent bien l'ambiguïté pour un modèle urbanistique qui se veut concret de partir d'une notion floue et équivoque tel que le patrimoine. Dans de nombreux pays anglo-saxons le mot patrimoine et le mot héritage ne font qu'un et se traduisent par *heritage*. Or, la langue française, bien que complexe, a cette qualité d'être une langue à plusieurs étages pour y ajouter du sens. Parce qu'ils sont fortement usités, les mots « héritage » et « patrimoine » subissent une perte de sens s'ils ne sont pas expliqués dans leur différenciation. C'est pourquoi dans le cadre de cette recherche, il a fallu d'abord distinguer le mot héritage du mot patrimoine pour en comprendre toutes les subtilités. Le patrimoine d'une famille, d'un groupe social, d'une nation est constitué de l'ensemble des biens considérés comme héritage commun et jugés dignes d'être transmis aux générations futures. Le patrimoine est donc subjectif car il est toujours le résultat d'une décision arbitraire.

---

<sup>7575</sup> De Saint Pierre Caroline (2014), « La mise en jeu du patrimoine en ville, Démarches et perspectives », in De Saint Pierre Caroline (dir.), (2014), *La ville patrimoine*, Presses universitaires de Rennes, p.9.

Chaque société, chaque groupe social qui veut, à un moment donné, s'approprier sa propre histoire et se faire reconnaître des autres groupes, tente de créer son propre patrimoine pour mieux se projeter dans le futur. Décider de mettre en valeur le patrimoine d'un territoire maritime est un acte stratégique visant à faire reconnaître les spécificités des éléments qui le composent (bâti, espace) et à affirmer l'existence d'un type d'économie, d'un type particulier de culture. Tout comme la métropole ou le parc naturel, la ville portuaire de taille petite et moyenne a le droit à sa propre reconnaissance. Le patrimoine d'une collectivité rassemble un ensemble de biens communs hérités, jugés dignes d'être transmis aux générations futures, donc sa désignation est toujours arbitraire. Il est alors préférable de parler de dynamique patrimoniale pour expliquer le choix culturel collectif, la décision politique et l'acte juridique qui se portent sur l'héritage.

De mon point de vue l'héritage est un bien concret tandis que le patrimoine est un profit conservé au sein de cet héritage. C'est pourquoi j'ai préféré, dans un premier temps, me référer aux éléments concrets c'est-à-dire aux héritages maritimes bâtis, pour circonscrire et analyser la ville portuaire dans ses spécificités. La valeur patrimoniale de chacun des héritages et leur rôle à venir dans l'espace urbain seront questionnés dans un second temps.

Et pourquoi ne s'intéresser qu'aux héritages bâtis alors qu'existent une pluralité d'objets matériels et immatériels liés au maritime ?

Deux réalités ont guidé mon choix :

- Un bâti a une part matérielle et une part immatérielle qui permet d'accorder leur valorisation aux autres types d'héritages (immatériel, navigant). Par consistance matérielle nous entendons : bâtiments, ensembles urbains, équipements portuaires et par signification immatérielle : la cohérence historique du site portuaire, l'histoire sociale, les coutumes, les fêtes et la mémoire des drames, etc.
- Les éléments bâtis sont répertoriés selon leur fonction d'origine, dans une optique d'aménagement contemporain et durable. Il s'agit d'ouvrir à une large diversité d'éléments pour offrir la meilleure compréhension possible du territoire maritime étudié et ne pas opposer la terre et la mer. Les héritages maritimes bâtis peuvent relever à la fois du patrimoine rural littoral comme du patrimoine portuaire.



## 4.1. DEFINIR les héritages maritimes bâtis

Prenons la définition suivante :

« Est considéré comme héritage maritime bâti : tout élément bâti présent sur le littoral aujourd'hui et qui n'aurait jamais existé sans la proximité de la mer ». Que recouvre-t-elle ?

### 4.1.1. Nommer et classer le bâti

En France, la mise en œuvre de l'Inventaire général du patrimoine culturel relève du ministère de la culture et peut être confié au Région. Pour identifier le bâti, le *modus operandi* est le suivant : « L'identification représente l'aboutissement d'une première phase d'Inventaire consistant à observer précisément l'œuvre ó forme, matériaux, mise en œuvre, etc. ó afin de la désigner, c'est-à-dire la nommer selon sa fonction et l'angle d'approche le plus pertinent. Cette connaissance matérielle par la description est incontournable. Faute d'outils préexistants, l'Inventaire général s'est engagé très tôt dans l'élaboration de vocabulaires méthodiques et ceci bien avant que le service ne crée des bases de données informatiques, associées à la conception de thésaurus. En effet, les principes d'homogénéité, d'objectivité et de précision de l'information recueillie puis de la documentation produite dans la perspective d'une exploitation systématique fondent la démarche du service » (France. Inventaire général | Livret de prescriptions techniques n°1, op. cit, p. 13).

On pourrait croire à la lecture de ce *modus operandi* que l'identification des objets patrimoniaux parait facilitée par l'action de l'Inventaire mais concernant le patrimoine maritime cela n'est pas évident. En effet, les Thésaurus de l'architecture et des objets mobiliers<sup>76</sup> conçus dans les années 2000 et réunis sous la forme d'un seul ouvrage intitulé « Thésaurus de la désignation des œuvres architecturales et des espaces aménagés », sont partiellement inadaptés aux spécificités du littoral.

---

76 Thésaurus de l'architecture élaboré par l'Inventaire général des monuments et richesses artistiques de la France et édité en 2000 aux Éditions du Patrimoine, France. Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Thésaurus de l'Architecture. Réd. Jean Davoigneau, Renaud Benoit-Cattin, Xavier de Massary et al. Dir. Hélène Verdier. Paris : Monum, Éd. du Patrimoine, 2000. (Documents & Méthodes ; 7).

Dans l'empressement d'un mouvement national de « fabrique du patrimoine », il a été décidé lors de l'élaboration de cet outil que « *les concepts par nature imprécis ou trop génériques (bâtiment, construction, etc.) soient volontairement écartés* »<sup>77</sup> pour ne pas gêner la mise en application à l'échelle nationale sous la forme d'une base de données numérisée. Fondé sur une terminologie normalisée, les Thésaurus ont pour but « *d'aider l'ensemble des utilisateurs à sélectionner de manière logique des occurrences entre des termes indexés dans un système documentaire nationalisé* ». Destiné avant tout aux services de l'Inventaire du patrimoine et aux Monuments Historiques, ce recueil décrit les objets bâtis selon leur fonction et leur forme d'origine.

Ce recueil présente trois aspects intéressants :

- C'est un outil conçu pour être « ouvert » c'est-à-dire qu'il est régulièrement enrichi et mis à jour afin de tenir compte de nouveaux champs patrimoniaux ou du détail des œuvres observées sur le terrain.
- Les définitions retenues fournissent une acception générique et univoque de chaque concept et les notes explicatives qui les accompagnent facilitent l'usage des concepts exprimés par les termes
- Bien qu'il ne constitue pas un thésaurus multilingue (norme ISO 25964-1 : 2011), il résulte d'un travail mené pour associer des équivalences linguistiques avec des thésaurus monolingues en langue étrangère déjà existants (exemple du RCHME - English Heritage, UK et AAT, du Getty Art History Information Program, USA et du ICCD ó Ministero della Cultura e della Comunicazione, italien).

Néanmoins, à sa conception et ce jusque dans les années 2000, l'éventail du patrimoine maritime n'était pas encore suffisamment appréhendé pour influencer sur la construction de cet outil et sur son arborescence. A titre d'exemple, nous avons extrait du Thésaurus divers objets que nous trouvons habituellement sur le littoral pour étayer cette hypothèse (voir page suivante). Ainsi, lorsque la forme architecturale de l'ouvrage d'art est directement fonction d'une activité maritime (la cale, l'ascenseur à bateau) le vocabulaire est associé au maritime. En revanche, lorsque le bâti relève d'activités humaines, économiques ou résidentielles, diversement partagées, la spécificité maritime du vocabulaire disparaît.

---

<sup>77</sup> Le parti pris retenu par l'équipe de recherche fait écho au travail de Julien Cain et d'André Chastel qui avaient élaboré le premier vocabulaire publié sur la tapisserie en 1971. Dans la préface de l'ouvrage, ces derniers avaient indiqué que « le recours au terme unique et précis [...] élimine le discours approximatif ou redondant ».

*Définitions de bâtis extraites des Thésaurus  
de l'architecture et des objets mobiliers (2000)*

**CALE**

TT : génie civil TG : ouvrage d'art

Plan incliné permettant de mettre à l'eau ou de hisser hors de l'eau un bateau ou un hydravion. Le slipway est une cale équipée de rails, permettant ainsi de mettre à l'eau ou haler à sec bateau ou hydravion au moyen d'un chariot.

AAT: slipways RCHME: slipwau, see, slip shed

**ASCENSEUR A BATEAU**

EP : écluse à sas mobile ascenseur à bateau TT : génie civil

TG : ouvrage d'art

Ouvrage d'art permettant à un sas mobile capable de recevoir un bateau à flot de venir alternativement se mettre en communication avec le bief d'aval et le bief d'amont. La mise en mouvement du sas peut être assurée par un système hydraulique ou un funiculaire.

**CONSERVERIE**

TT : architecture industrielle TG : usine de produits agro-alimentaires

Usine où l'on fabrique des conserves alimentaires, suivant différents procédés (stérilisation, congélation, déshydratation, fermentation, etc.). Cette désignation s'applique également aux usines de élaboration de plats cuisinés, de surgelés, d'extraits et de bouillons, etc. Elle comprend généralement un laboratoire, un entrepôt industriel, un atelier de conditionnement.

AAT: canneries RCHME: Canning factory

**REMISE AGRICOLE**

TG : partie d'édifice agricole DENO, PART

Local où l'on abrite les véhicules et l'outillage agricoles. Ne pas confondre avec hangar agricole qui n'a pas de murs.

AAT: no equivalent; see; barn and sheds RCHME: +/- wagon shed

<b>RELATIONS D'ÉQUIVALENCE</b>	<b>RELATIONS HIERARCHIQUES</b>	<b>RELATIONS ASSOCIATIVES</b>
<b>EP : employé pour</b>	TT : terme de tête	TA : terme associé
<b>EM : employer</b>	TG : terme générique	
	TS : terme spécifiques	

Certaines définitions ne permettent pas de faire ressortir le « caractère maritime » des objets visés. Ainsi la remise agricole apparaît dans le vocabulaire mais pas la remise de pêcheur. Dans le cas de la conserverie, si le vocabulaire ne précise pas qu'elle peut être associée à un terme spécifique, celui de la conserverie de poissons et au processus de l'appertisation, on passe alors à côté du patrimoine issu de l'épopée de la sardine au XIX<sup>e</sup> siècle en France. Cette dilution du caractère maritime dans le vocabulaire de l'architecture et des espaces aménagés, s'explique en partie par le choix du critère méthodologique suivant : « *Destinataires, commanditaires, catégories d'habitants ou d'utilisateurs, souvent associés dans le langage courant à certains édifices, ne figurent pas dans le thésaurus : il convient en effet de distinguer ce qui relève de la stricte dénomination de ce qui n'y apporte qu'une précision* ».

Consciente de la difficulté pour l'Inventaire général de faire coïncider une multitude d'approches patrimoniales en un seul outil générique, je pense tout de même que ne pas nommer clairement les choses contribue à les faire disparaître. Une maison de maître de barque, une remise de pêcheur, une cabane de gabariers, une conserverie de poisson, un penty (etc.) : chacune de ces appellations fait référence à un type d'architecture bien spécifique qui concerne plus ou moins directement l'héritage maritime de la France. Depuis les années 2000, plusieurs dictionnaires<sup>78</sup> reprenant spécifiquement le vocabulaire du littoral sont venus compléter de leurs définitions ce Thésaurus. Mais c'est surtout grâce à un travail de terrain en partie réalisé entre 2009-2010 dans le cadre d'une opération nationale d'Inventaire général du patrimoine culturel sur les territoires littoraux français, que la majeure partie des héritages maritimes culturels a pu être recensée. En croisant les différentes disciplines (historiens, ethnologues, géographes, etc.), cette opération d'Inventaire national a permis aux différents chercheurs de soulever le formidable gisement d'éléments à patrimonialiser présents sur les littoraux.

---

78 Miossec (dir.), Dictionnaire de la mer et des côtes, Rennes, PUR, 2012, 550 p.

Le projet éditorial du Vocabulaire du littoral porté par les ministères de la Culture et de la Transition Écologique et Solidaire (en cours d'achèvement). Évoqué lors du Grenelle de la Mer, inscrit depuis 2015 dans les objectifs de la mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel au sein de la collection des « Principes d'analyse scientifique », ainsi que dans la Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte.

### **4.1.2. Une temporalité commune aux héritages maritimes**

Lorsque l'on dispose d'un inventaire à la Prévert<sup>79</sup>, constitué d'objets matériels et immatériels aussi divers, comment structurer la composition de ces héritages maritimes dans l'interdisciplinarité ?

En 2007, dans le cadre d'une opération nationale d'inventaire du patrimoine culturel des territoires littoraux français<sup>80</sup>, des chercheurs sont repartis des grandes périodes qui ont marqué l'histoire maritime de la France pour, d'une part, rattacher tous les héritages à une fonction d'origine mais, aussi s'accorder sur un canevas chronologique commun à l'ensemble des éléments. Ils ont ainsi démontré que la temporalité des littoraux français s'effectuait sur une chronologie contextualisée en six périodes (cf. Annexe 1). Puis dans un rapport intitulé « *méthodologie d'une opération nationale d'inventaire général du patrimoine culturel sur le territoire littoral français* », datant de 2009, un constat a été posé montrant que les territoires littoraux sur le temps long de l'histoire :

- ont subi une anthropisation progressive puis accélérée des littoraux au cours de l'histoire,
- ont fait l'objet d'une appropriation tardive de l'État,
- ont eu des évolutions économiques, sociales et culturelles marquées par des ruptures fortes et brutales (c'est une des caractéristiques des littoraux).

Un découpage par dates des grandes périodes a été privilégié pour mieux faire état des grandes mutations techniques, économiques, sociales, qui ont conduit à la transformation des littoraux (cf. Annexe 2). « *Les littoraux participent à l'évolution générale des espaces continentaux et maritimes. Il n'y a pas une histoire maritime séparée et différente d'une histoire continentale, il n'y a que des variantes littorales d'une histoire générale.* »

*La temporalité des littoraux français extraite de cette opération nationale d'inventaire du patrimoine culturel spécifique aux territoires littoraux français, est à retrouver sous la forme d'une chronologie en six périodes et d'un tableau de synthèse par grandes dates dans les ANNEXES 1 ET 2.*

---

79 Un poème de Jacques Prévert, appelé "Inventaire", issu de son célèbre recueil "Paroles" (1946), est à l'origine de cette expression. On y retrouve des éléments sans lien apparent, de telle sorte que cela confère à l'ensemble une dimension confuse.

80 Opération nationale patrimoine culturel et littoral. Conseil national de l'inventaire général du patrimoine culturel 627 mars 2007.

Cependant « *des variantes locales sont évidemment perceptibles, c'est aux similitudes qu'il faut d'abord s'attacher, à la succession des continuités et des ruptures, liées aux conditions d'ensemble spécifiques à chaque époque historique. Chaque portion de littoral présente des variantes d'un schéma général qu'il faut d'abord bien identifier* ». (Péron, Marie, Vincent, 2009).

Bien qu'une première temporalité des littoraux français, tout à fait pertinente, ait été proposée dans le cadre de l'Inventaire général des patrimoines maritimes culturels, je pense qu'il serait intéressant de poursuivre ce travail pour le faire progresser, non pas en l'abordant par un découpage de périodes encore plus affinées mais plutôt sous l'angle de la géohistoire en prenant appui sur la pensée braudélienne. En se détachant des dates « *sur la longue durée, il est possible de mettre sur un plan de comparaison éventuelle des faits qui sont à distance de temps considérable* » (Lemoine, 2005).

En concevant une architecture temporelle originale (cf. figure 50), propre à l'histoire maritime de la France et au chapelet des villes portuaires qui ponctuent le littoral, il devrait être possible de retranscrire les grandes mutations techniques, économiques, politiques, sociales et culturelles, et d'identifier les différents systèmes socio-spatiaux maritimes qui se sont succédés. Une telle ambition permettrait de faire apparaître la pluralité des fonctions (et leurs éléments liés) des systèmes socio-spatiaux maritime et des villes portuaires qui sont placées au cœur de ces systèmes. Nous n'avons pas eu le temps de réaliser cette architecture temporelle dans le cadre de ce travail doctoral. Peut-être pourra-t-il faire l'objet d'une thèse ou d'une recherche pluridisciplinaire ?

EXPERTISE MODE D'EMPLOI  
vers une architecture temporelle  
du chapelet des villes portuaires françaises

1. le temps de « l'histoire immobile » :

celui des rapports de l'homme à son milieu géographique littoral et à la mer sur la "longue durée"

2. le temps de « l'histoire lente » :

celui des grands rythmes économiques et sociaux

3. le temps rapide de « l'histoire événementielle » : celui des évènements politiques soudains et des ruptures provoquées par les guerres.

Le chapelet des villes portuaires et les systèmes socio-spatiaux maritimes

*Inspirée de l'architecture temporelle de Fernand Braudel*

Figure 50 : Concevoir l'architecture temporelle propre au chapelet des villes portuaires françaises. Proposition.

### **4.1.3. Un classement spécifique aux héritages maritimes bâtis**

Faire émerger une grammaire du littoral avec un champ lexical spécifique au bâti littoral est l'une des missions que s'était fixé l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel dans le cadre de cette opération d'Inventaire général. Les héritages bâtis, sous l'effet des cycles terre-mer, ont été maintes fois recyclés, voire transformés, il est donc primordial de repartir de la forme et de la fonction d'origine du bâti pour définir et classer ces éléments dans une grille de lecture commune : la typologie des héritages maritimes bâtis. Pour cela, un important travail de terrain a été nécessaire pour recenser les éléments bâtis.

Rapportés dans une temporalité commune aux littoraux français, selon l'activité qui les a fait naître, ces héritages maritimes bâtis ont été classés en 10 grandes catégories. Sans à priori de hiérarchisation, ces catégories incluent aussi bien les petits héritages que les grands héritages ; seule leur fonction d'origine les distingue. A travers cet outil de classement, des monuments bâtis tels que la tour Vauban de Camaret-sur-mer classée patrimoine de l'humanité par l'UNESCO ou le majestueux phare en mer de Cordouan, sont traités sur un pied d'égalité avec les cabanes de gabariers, le modeste atelier de construction navale en bois goudronné des chantiers navals, le grand môle en granite d'entrée de port construit du temps de l'apogée de la pêche artisanale et l'éphémère cimetière de bateaux, et donnent à réfléchir à propos de la lente transformation des choses sous l'influence du milieu océanique.

Je me suis appropriée cet outil afin de conduire le recensement des héritages maritimes bâtis. Cependant, pour pouvoir l'utiliser dans le cadre d'études d'analyse propre aux villes portuaires de taille petite et moyenne, j'ai modifié les champs Th5 et Th6 relatifs aux productions primaires et à la commercialisation des produits de la mer et de l'agriculture et aux activités artisanales et industrielles liées à la mer et à l'agriculture (cf. figure 51), pour les remplacer par deux nouveaux champs, plus adaptés à la réalité des filières de l'économie maritime, en distinguant d'une part les activités relatives à l'exploitation des ressources marines et de l'autre, celles liées à la construction et à l'avitaillement des bateaux (cf. figure 52).



CLASSEMENT DES HERITAGES MARITIMES BATIS

D'APRES L'OBSERVATOIRE DU PATRIMOINE MARITIME BATI

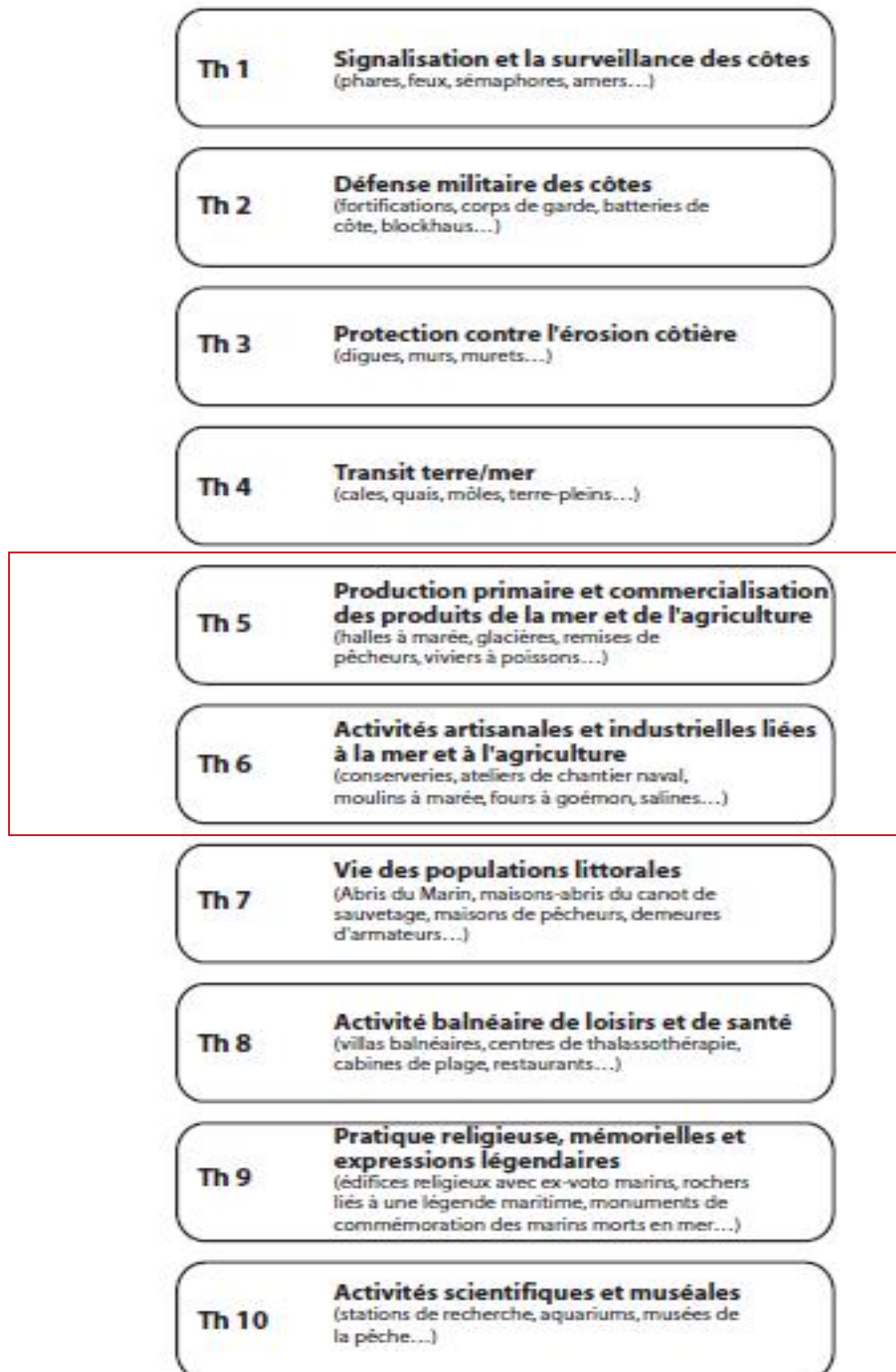


Figure 51: Classement des héritages maritimes bâtis en dix champs. Réalisation OPMC 2009-2010.

*EXPERTISE MODE D'EMPLOI*  
*CLASSEMENT DES HERITAGES MARITIMES BÂTIS*

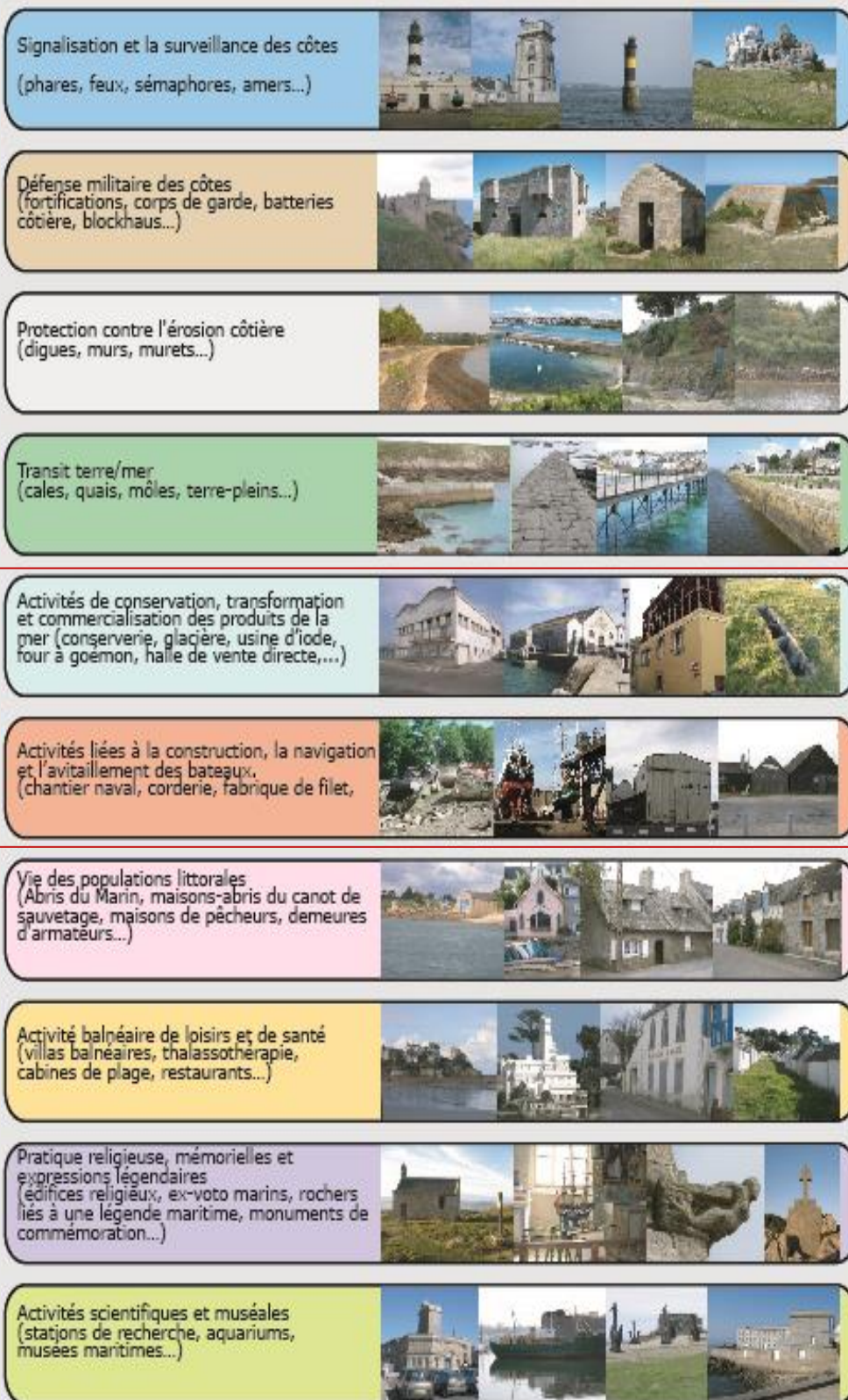


Figure 52 : Typologie des héritages maritimes bâtis retenue pour le travail de thèse. Réalisation Laure Ozenfant 2011.

Je conçois cette typologie comme un outil ouvert dans lequel il n'est pas exclu d'ajouter de nouveaux champs. D'ailleurs, au cours de ma recherche, j'ai été confrontée à une série d'objets qui auraient pu justifier l'ouverture d'une nouvelle catégorie d'héritages maritimes : ceux liés à la traite des esclaves et aux différentes migrations. De part et d'autre de l'Atlantique, par le biais du transport maritime, des bâtis maritimes ont été érigés pour organiser le commerce triangulaire au XVIII<sup>ème</sup> siècle puis accueillir les flux migratoires au cours des XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècle, entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique. A nos yeux, le sujet est tellement important qu'il mérite d'être traité sous un angle mémoriel et historique plutôt que sous l'angle de l'aménagement du territoire français.

Enfin, ce tableau permet à celui qui s'y réfère de prendre conscience du large éventail de bâtis issus des activités maritimes passées, élément par élément (exemples : phare, feux, amers) et d'en montrer la diversité de formes, de tailles et de fonctions dans un même ensemble catégoriel (exemple : signalisation et surveillance des côtes). Les héritages maritimes bâtis sont constitués d'éléments de taille variée et aux fonctions diverses, implantés en différents lieux du littoral. Il est important de les aborder de façon globale en les réunissant sous un même angle, celui du maritime, mais aussi de les distinguer à des degrés divers, dans leur fonction d'origine ou bien à travers leur espace de référence dont ils sont aujourd'hui les marqueurs.

L'Inventaire du patrimoine a pour objectif de produire une information exploitable dans un cadre plus large. Des schémas d'arborescence, dont la représentation rappelle un arbre et ses branches, ont été réalisés dans le but de rentrer les héritages maritimes bâtis dans la banque de données numérisées de l'Inventaire. En repartant de cette arborescence et en l'adaptant à la science de développement local, j'ai pu faciliter la conduite de projets à différents échelons (communal, intercommunal, Pays) intégrant des éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime (cf. figure 53).



## **4.2. IDENTIFIER les sous-ensembles constitutifs de la ville portuaire grâce aux héritages maritimes bâtis**

### **4.2.1. Spatialiser les héritages maritimes bâtis**

Dans la première partie, la ville portuaire a été définie en précisant qu'un port est constitué de la somme d'un ou plusieurs sites portuaires ayant été développés par opportunité, en une succession de temps courts basés sur les besoins et les techniques toujours changeants de l'économie maritime et ayant généré une urbanisation connexe plurielle (cf. partie 1-chapitre 2). Parce que l'identité d'un port n'est pas faite d'un seul bloc, il est ici intéressant d'avoir recours à l'analyse spatiale pour percevoir l'étendue de la ville portuaire. Le but étant de mieux comprendre les liens existant entre les éléments naturels et les éléments anthropiques, en recherchant le rôle exercé par l'espace sur l'action de la société et dans les processus de transformation territoriale. « L'espace géographique est à la fois organisé et organisant. »<sup>81</sup>. Ainsi, pour mener à bien l'expertise de la ville portuaire, il est nécessaire de spatialiser les héritages maritimes dans leur espace de référence afin d'appréhender l'organisation spécifique des villes portuaires, par distribution et hiérarchisation de formes individualisées.

Partons de l'exemple du port de pêche de Lesconil (Plobannalec-Lesconil, Finistère). Dans un premier temps, tous les héritages bâtis existants de plus de quarante ans<sup>82</sup> sur le territoire ont été recensés et répertoriés selon l'époque de référence des plus anciens aux plus récents (cf. figure 54). Ensuite, les espaces tels qu'ils étaient perçus ou vécus par les anciennes générations, ont été retracés en appui des noms de lieux de vie, de quartiers anciens ou encore d'éléments physiques environnants (une roche, un ruisseau, un étang). Les héritages maritimes spatialisés dans leur espace de référence offrent une lecture différente du territoire dans la composition des lieux et des paysages car ils enrichissent d'une dimension culturelle (cf. figure 55).

---

81 Voiron-Canicio, Christine & Chery, Jean-Pierre. (2005). Espace géographique, spatialisation et modélisation en dynamique des systèmes.

82 Ce choix a été fait de façon arbitraire pour tenir compte d'un délai écoulé entre deux générations.



EXPERTISE MODE D'EMPLOI

*Spatialiser les héritages maritimes bâtis pour faire ressortir les espaces urbano-portuaires*

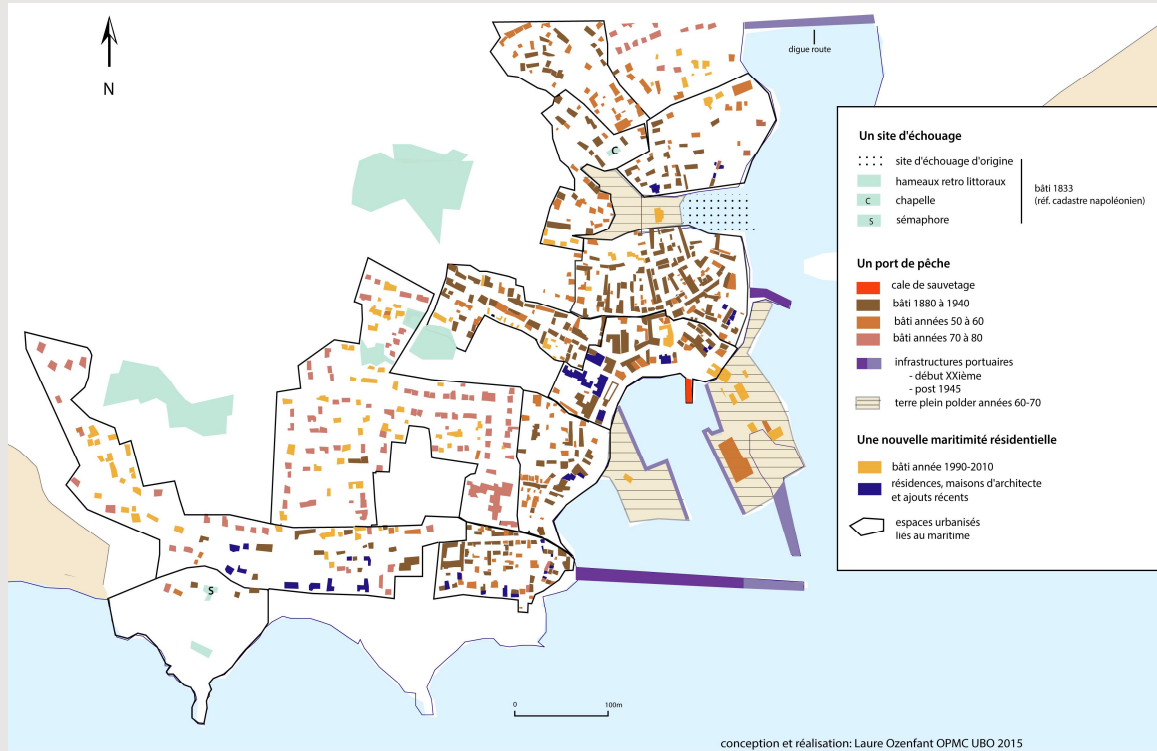


Figure 54: Les héritages maritimes bâtis du Port de Lesconil recensés selon les périodes de construction.

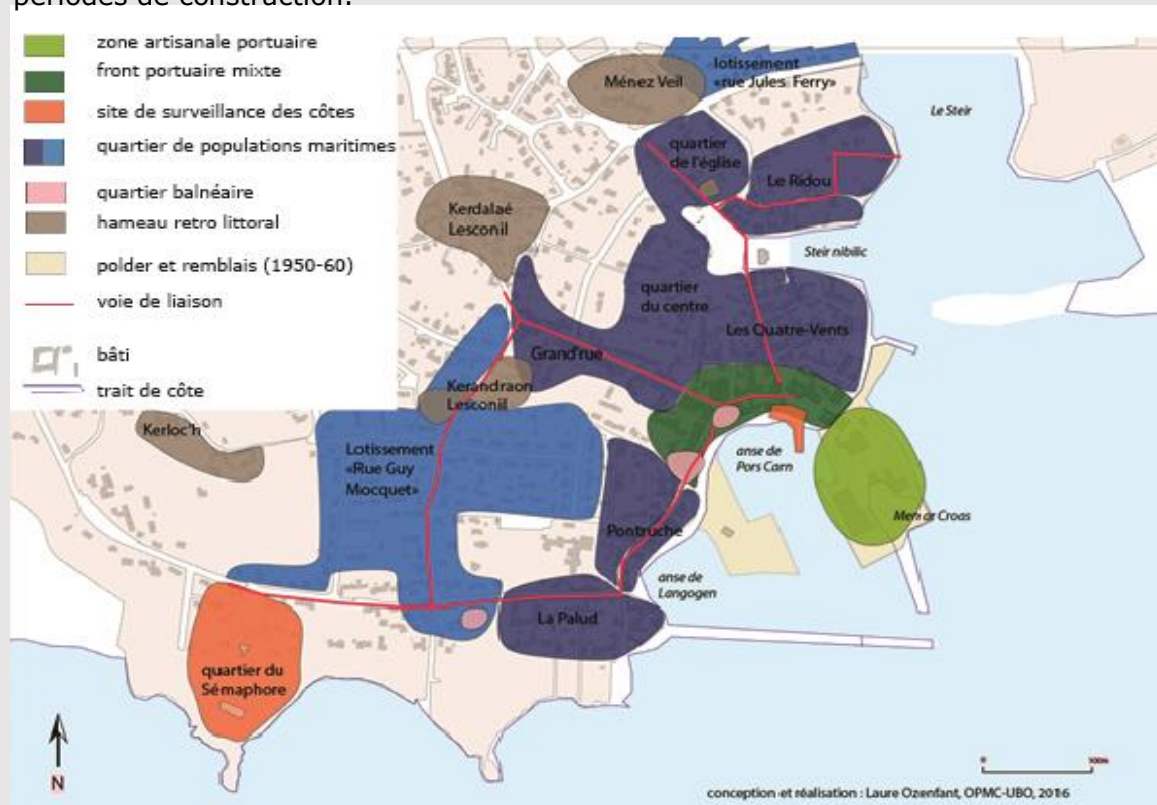


Figure 55: Les ensembles urbano-portuaires de Lesconil.

Les villes portuaires ont en commun d'avoir eu la même genèse malgré une pluralité de formes et de fonctions (cf. figure 56). C'est ainsi qu'en lieu et place d'un site d'échouage d'origine, un petit appontement et un premier front bâti ont été construits pour faciliter l'embarquement et le débarquement des hommes mais aussi des produits et marchandises. De là, chacun de ces ports a eu des trajectoires différentes au gré des opportunités, de l'histoire et des potentialités du territoire maritime et terrestre auquel il appartient. Pour formaliser une genèse-type, nous avons conçu un outil pour identifier et nommer rapidement tous les types d'espaces génériques qui composent la ville portuaire en général. En tout, douze sous-ensembles liés au développement urbano-portuaire ont été recensés :

- 1- Site d'échouage
- 2- Ouvrage à la mer/transit terre-mer
- 3- Zone artisanale 1840-1950
- 4- Site de surveillance et de défense des côtes
- 5- Terre-plein des années 1950-1970 et zone industrielle liée
- 6- Front portuaire urbanisé 1840-1950
- 7- Noyau urbano-portuaire ancien (antérieur à 1840)
- 8- Quartier d'habitation des populations maritimes et bâtis spécifiques (1840-1950)
- 9- Quartier balnéaire (1840-1950)
- 10- Hameau littoral et rétro-littoral
- 11- Quartier radiant et banlieue bleue des années 1950-197
- 12- Bourg d'arrière-côte

Les villes portuaires françaises se composent d'espaces géohistoriques liés aux activités maritimes qui s'y sont développées. Cela ne veut pas dire qu'on retrouve tous ces sous-ensembles dans la composition d'une ville portuaire. Chaque ville portuaire a pu développer tout ou partie de ces espaces selon son histoire au gré des opportunités (politiques, économiques) et en fonction des menaces (invasions, destructions). Ainsi le développement urbain d'une commune littorale peut être abordé sous l'angle de son histoire maritime en repartant de la genèse portuaire à l'exemple de la cité maritime du Conquet (cf. figure 57) ou bien en ciblant certaines portions, à l'exemple de la frange littorale de la commune de Larmor-Plage (cf. figure 58).

## EXPERTISE MODE D'EMPLOI

Appréhender l'organisation spatiale d'une ville portuaire en partant de la genèse des lieux

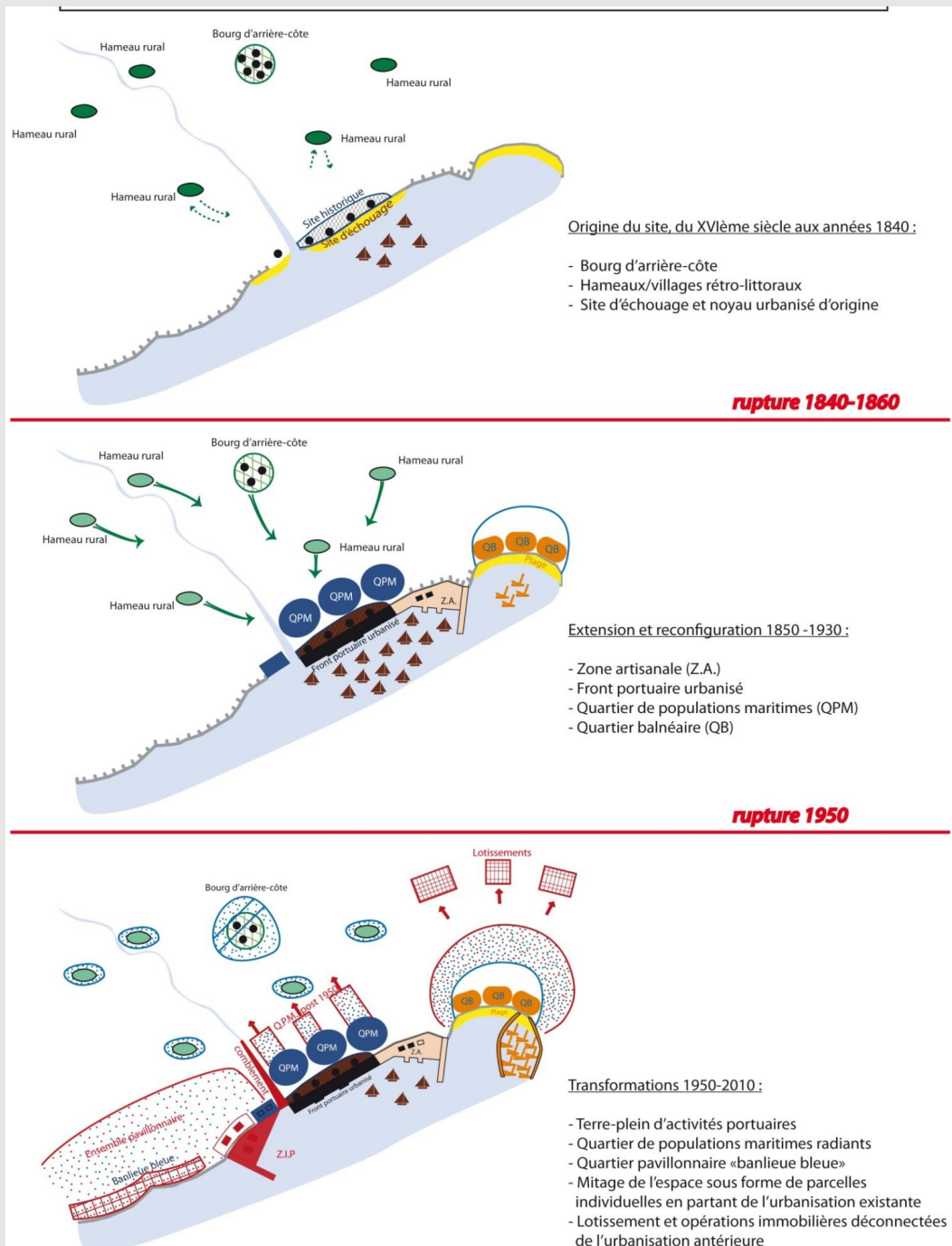
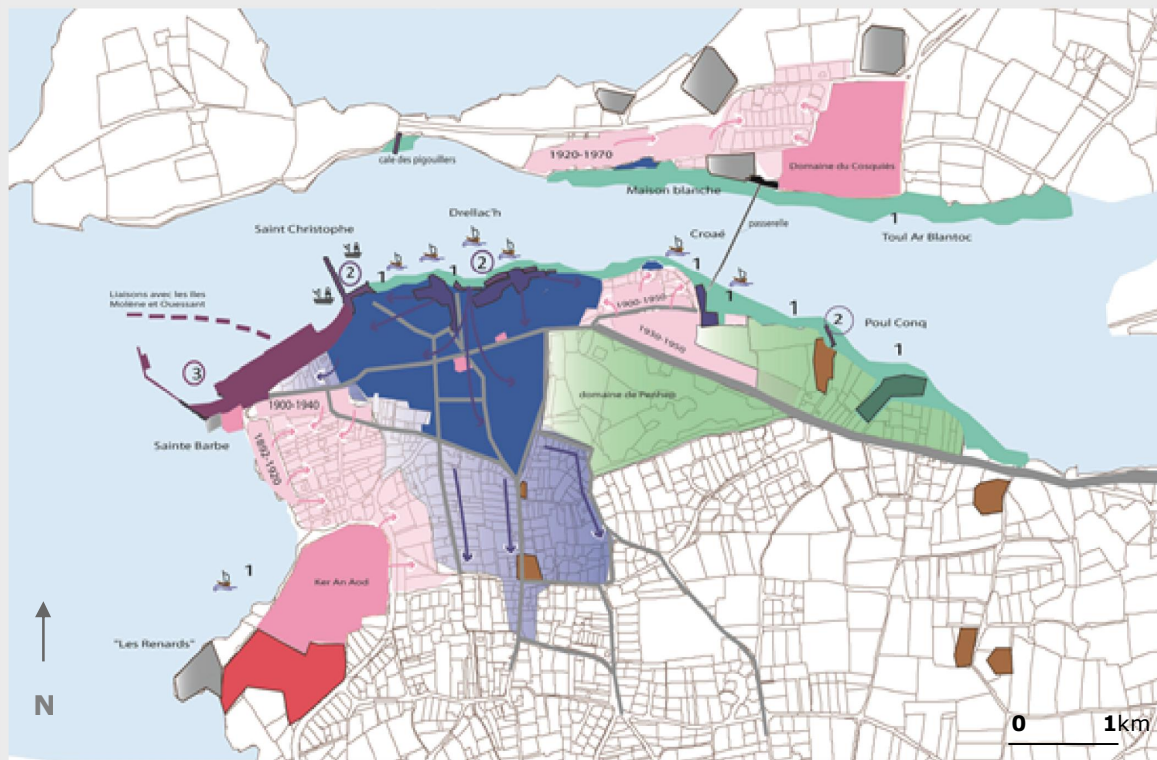


Figure 56 : Le développement spatial de la ville portuaire en partant de la genèse des lieux. OPMC. 2011



EXPERTISE MODE D'EMPLOI  
de l'émergence la cité maritime  
à son développement spatial

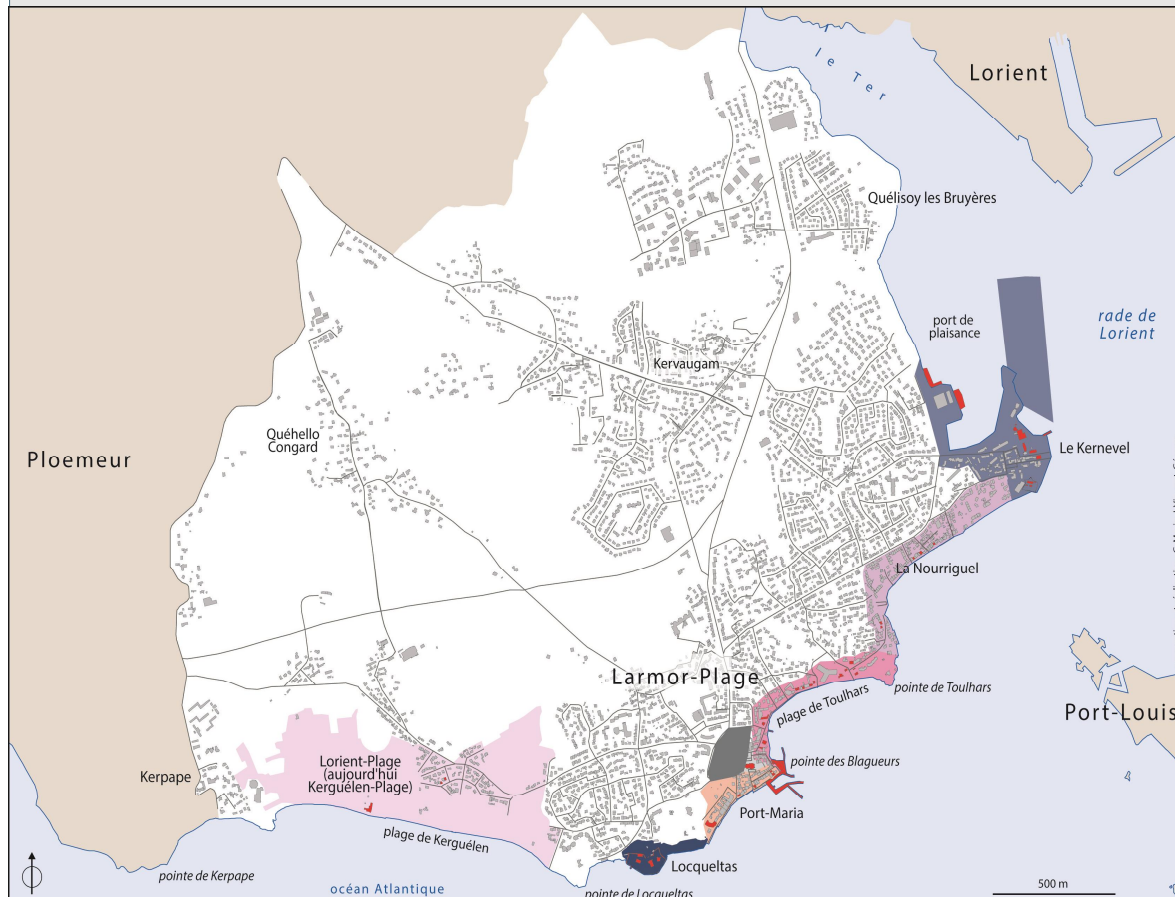


- grève propice au ramassage d'algue
- front portuaire bâti (XVI-XVIIème)
- cité maritime détruite en 1558  
reconstruite (XVI-XVIIème)
- quartier de populations maritimes (1900-1960)
- manoir et corps de ferme ancien (xvi-xixème)
- ensemble industriel (usine d'iode)
- ensemble bâti (propriétaire usine d'iode)
- quartier de villégiature (XIXème)
- front balnéaire (1930-80)
- quartier résidentiel (1980-2000)
- site militaire de défense des côtes
- site de surveillance des côtes

- Développement des quartiers en lien avec la cité portuaire
  - Densification des quartiers issus de la logique balnéaire ancienne.
- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>Infrastructures portuaires:</p> <p>avant 1950 <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #4682B4; margin-right: 5px;"></span> en pierres apparentes</p> <p>après 1950 <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #483D8B; margin-right: 5px;"></span> en béton</p> | <p>1 site d'échouage original</p> <p>2 sites portuaires historiques<br/>Drellach et Saint Christophe</p> <p>3 site portuaire récent<br/>le quai aviso vauquois</p> | <p> bateaux à la voile (type barque, goelette...)</p> <p> bateaux de pêche à moteur (fileyeur caseyeur...)</p> |
|---|--|--|

Figure 57: La genèse de la cité maritime du Conquet (29). Expertise du patrimoine maritime bâti de la commune du Conquet. 2014. Laure Ozenfant.

EXPERTISE MODE D'EMPLOI  
 Organisation du front urbanisé littoral  
 de Larmor-Plage



- site de défense côtière (18e siècle)
- site de défense (18e siècle) doublé de fonctions portuaires depuis le 19e siècle
- front portuaire ancien, doublé de fonctions résidentielles et balnéaires (fin du 19e siècle)
- front balnéaire développé à partir de la fin du 19e siècle
- quartier balnéaire tardif développé à partir des années 1920 (projet inachevé)
- front balnéaire tardif développé à partir des années 1920
- village littoral, ancien lieu de pèlerinage (VIème siècle)
- héritage recensé
- élément bâti actuel
- voie de communication

Fond de carte : cadastre de Larmor-Plage, Histolitt, IGN-SHOM.

Figure 58 : Organisation spatiale de Larmor-Plage (Morbihan) du point de vue de son histoire maritime. OPMC (2009 ; 2020).

La cartographie est un outil intéressant pour représenter les sous-ensembles géohistoriques de la ville portuaire éclatés et représentés en différents endroits. Ce support apporte une véritable plus-value pour la compréhension de l'ensemble ville-port en appui d'un contenu rédactionnel.

#### **4.2.2. S'appuyer sur les espaces urbano-portuaires pour créer un zonage d'urbanisme adapté aux valeurs intrinsèques de la ville portuaire de taille petite et moyenne**

L'apport de la spatialisation réside surtout dans l'établissement de zonages transposables à différentes démarches d'aménagement et d'urbanisme. Expression emblématique de l'urbanisme moderne, le zonage (appelé aussi *zoning*) permet d'organiser la ville moyennant un cadre général de pensée. La répartition de zones affectées aux différentes fonctions de la ville fut instaurée une première fois en 1934 par la Charte d'Athènes dans le courant de pensée d'un urbanisme progressif, par Le Corbusier et Marcel Breuer. En fixant comme cadre la conservation « *artistique et historique des Monuments* » et « *un certain droit de la collectivité vis-à-vis de la propriété privée* »<sup>83</sup>, la ville se conçoit en quatre zones : « *Habiter, travailler, se recréer, circuler* »<sup>84</sup> et devient « *fonctionnelle* » en se débarrassant de ce qui est inutile. Le zonage en tant qu'outil facilite l'application de modèles de société mais sert aussi la rationalisation du territoire communal pour en contrôler l'utilisation du sol. Largement intégré à la gestion quotidienne de l'urbanisme, le zonage a contraint aussi la planification urbaine aux limites de son exercice. « *Conçu pendant longtemps comme un attribut majeur du pouvoir régalién, le zonage fait référence à cinq domaines distincts, en partie contradictoires : l'application de la norme, la régulation, la prescription et ses différents volets répressifs, la protection et enfin, la dérogation au nom de l'équité. On retrouve dans le plan de zonage, les localisations et délimitations des différentes zones d'urbanisation* » (Vieillard-Baron, 2009). Dans une forme de présentisme, l'action publique diligente et attribue un usage unique ou des fonctions particulières aux zones dans lesquelles elle souhaite agir.

---

83 Françoise Choay, La conférence d'Athènes. Editions du Linteau, 2012.

84 C'est au cours du quatrième Congrès international d'architecture moderne organisé par Le Corbusier et Marcel Breuer en 1934 qu'est élaborée la première mouture de la fameuse Charte d'Athènes et de « la ville fonctionnelle ». Le texte, publié quelques années plus tard, classe les fonctions de la ville : « Habiter, travailler, se recréer, circuler ». Le Corbusier note : « La répartition spatiale de l'habitation est sanctionnée par l'usage et par des dispositions édiliciaires considérées comme justifiées : le zonage ».

Dans les années d'après-guerre, les « zones sinistrées » sont devenues des zones à aménager, ou à réaménager en priorité. Des « zones portuaires », des « zones industrielles », des « zones artisanales » et des « zones rurales » ont ainsi émergé pour mener la reconstruction du pays.

Urbaniste, j'ai souvent été confrontée à la lecture de documents de planification (Plan Local d'Urbanisme) dont les zonages étaient loin de retranscrire les subtilités de l'urbanisation littorale. De nombreux bureaux d'études, peu formés aux réalités de la ville portuaire, ont élaborés des zonages en fonction de la densité du bâti existant (R+2 plus combles, R+3 plus combles) à défaut de comprendre les formes urbaines auxquels ils avaient à faire. Ainsi, sur de petits fronts portuaires, nous avons vu fleurir en plein vent des terrasses de restaurants et de bars. Puis nous avons assistés, impuissants, à l'inondation du rez-de chaussée d'anciennes remises de pêche transformées en maisons habitation, au cours d'épisodes de marées exceptionnelles. Plus récemment, pour atteindre les ambitions de la loi Solidarité et de Renouvellement Urbain<sup>85</sup>, des coefficients de densité très importants ont été attribués à d'anciennes zones artisanales portuaires composées principalement de hangars liés à l'activité pêche et de quelques maisons, encourageant à défaut l'installation de résidences hôtelières en front de mer, plutôt que le maintien d'une activité de pêche. Le fait de délimiter des zones n'est donc pas anodin. De mon point de vue, l'attribution d'un zonage doit non seulement donner une information sur le caractère de la zone pour faciliter l'analyse d'ensemble de la ville portuaire et offrir aux bâtis d'intérêt patrimonial qu'il recouvre des prescriptions spécifiques. « Avec l'élargissement de la notion de patrimoine, la gestion du patrimoine bâti ne peut plus relever de procédures particulières. Elle doit être intégrée à la pratique quotidienne de l'urbanisme. » (Choay, 1992). Depuis ce constat posé par Françoise Choay au début des années 1990, en pleine « fabrique du patrimoine », on s'aperçoit aujourd'hui que la patrimonialisation croissante de l'urbanisme constitue un mouvement de fond dans lequel s'inscrivent également les villes portuaires de taille petite et moyenne. En exprimant leur intention de mieux connaître et par la suite de défendre les identités locales qui se rattachent à leurs espaces de vie, les habitants des communes littorales encouragent de plus en plus leurs élus à intégrer des éléments bâtis relatif au patrimoine maritime dans les documents d'urbanisme.

---

85 La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains.

La protection et la valorisation des éléments patrimoniaux sont ainsi de plus en plus formalisées dans les documents d'urbanisme. Il est possible d'identifier exactement les éléments bâtis d'intérêt patrimonial en ayant recours au « pastillage » dans les zonages. Ce dispositif présente un intérêt surtout pour les zones touchées par un principe d'inconstructibilité (à l'instar des espaces remarquables art L. 121-23 du Code de l'urbanisme)<sup>86</sup> afin de s'affranchir de tout biais juridique concernant l'entretien du bâti visé. Est-ce pour autant suffisant ? Il n'est pas forcément nécessaire de recourir à des dispositifs juridiques spécifiques. Sous cet angle, le patrimoine maritime bâti n'est pas différents des autres patrimoines. Protéger et valoriser un bâti ou un ensemble urbain, nécessite au préalable un travail de transposition et de traduction des éléments présentant un intérêt patrimonial maritime.

### **4.3. TRANSPOSER ET TRADUIRE l'intérêt patrimonial d'un bâti ou d'un ensemble urbain maritime dans l'urbanisme réglementaire**

#### **4.3.1. Qu'est-ce qu'un bâti d'intérêt patrimonial maritime ?**

##### **Définir l'intérêt patrimonial d'un bâti**

D'après la Loi Monuments Historiques, l'intérêt patrimonial serait « *la combinaison de toutes les valeurs assignées à un bien immobilier* » selon la norme européenne<sup>87</sup> qui la précède. Cette expression est importante pour comprendre que « *tout ce qui est ancien ne présente pas nécessairement un intérêt patrimonial* » et implique que « *cet intérêt n'est pas égal puisque l'on fait appel à la notion de valeurs* ». Quant au terme de valeur, il relève d'une « *indication de l'importance que des individus ou une société attribuent à un bien* » selon la norme européenne<sup>88</sup>.

---

86 Circulaire UHC/PS1 n° 2005-57 du 15 septembre 2005 relative aux nouvelles dispositions prévues par le décret no 2004-310 du 29 mars 2004 relatif aux espaces remarquables du littoral et modifiant le code de l'urbanisme. « [ ] Dans les espaces naturels, les aménagements doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel. Cette condition de réversibilité de l'aménagement s'applique à l'ensemble des aménagements prévus, à l'exception des travaux relatifs à la réfection de bâtiments existants, à l'extension limitée des bâtiments nécessaires à l'exercice d'activités économiques et aux aménagements nécessaires à la gestion et remise en état d'éléments du patrimoine bâti [ ] ».

87 EN 15898 : 2011 (F) Terme 3.1.6

88 EN 15898 : 2011 (F) Terme 3.1.5

De types différents, les valeurs peuvent concerner plusieurs aspects d'un bien immobilier : artistique, symbolique, historique, sociale, économique, scientifique ou technologique. Cependant, elles ne sont assignées à ce bien que dans des circonstances bien particulières, à un moment donné. Pour bien comprendre ce contexte, « *le type de valeur considéré* » doit être précisé.

En résumé, dans le cadre législatif de la loi Patrimoine, l'intérêt patrimonial d'un Monument Historique se définit par un certain nombre de valeurs que l'État attribue à un bien et ce, dans un contexte bien particulier, qu'il faut expliciter pour pouvoir bénéficier du dispositif de défiscalisation facilitant ainsi leur entretien et leur restauration. Doit-on pour autant appliquer ces définitions et les critères de valeurs équivalents, à l'ensemble des bâtis présentant un intérêt patrimonial ? Parce qu'un droit n'induit pas forcément une science, dans la poursuite de notre recherche portant sur le bâti d'intérêt patrimonial maritime, il convient à ce stade de revenir sur l'évolution de la notion de patrimoine en lien avec celle d'intérêt général.

Dans l'Histoire de France, il faut remonter à la Révolution Française pour voir émerger la notion d'intérêt public en matière de monuments bâtis et d'architecture. Pour contenir les destructions massives de monuments associés à la féodalité (châteaux, églises) un certain nombre de penseurs ont été obligés de rappeler certains principes : « Les barbares et les esclaves détestent les sciences et détruisent les monuments, les arts, les hommes libres les aiment et les conservent<sup>89</sup> ». C'est ainsi qu'en 1793 la Convention fondait la notion de patrimoine guidée par l'intérêt national : « *Tout ce qui donne une sorte d'existence au passé* » en organisant une campagne de recensement « *d'objets et biens dignes de la Nation* ». Entre le XIX<sup>ème</sup> et le XX<sup>ème</sup> siècle, tandis que l'éventail des objets patrimoniaux s'élargit dans l'Inventaire, s'opère un glissement de la notion d'intérêt public vers celle d'intérêt général pour justifier de la finalité de l'action patrimoniale de l'État. En France, l'intérêt général n'a pas de réelle valeur constitutionnelle, pourtant il constitue le fondement « *du droit public et de ses corollaires : l'utilité publique, l'ordre public, le domaine public, les services publics* ». A ce titre, on dit que l'expression "intérêt général" recouvre les intérêts, valeurs ou objectifs qui sont partagés par l'ensemble des membres de la société française et non de la Nation.

---

89 Abbé Grégoire, rapport à la Convention du 14 fructidor An II

Par transposition, l'intérêt patrimonial serait attribué à un objet ou un bâti parce qu'il véhicule des valeurs communément partagés par les membres d'une société. Ces valeurs équivoques peuvent représenter à la fois la somme des intérêts particuliers dans le cas d'une mobilisation spontanée de citoyens en faveur de la protection et de la valorisation d'un bâti, et un intérêt spécifique à la collectivité qui transcende les intérêts des individus comme c'est le cas pour désigner les Monuments Historiques. Dans ces deux cas, l'intérêt patrimonial fait appel à un ensemble de valeurs non égales d'un bien mais qui, dans leur combinaison, relèvent de l'intérêt général. Sur ce point, malgré une différence dans la combinaison de leurs valeurs attribuées, le Monument Historique et le bâti d'intérêt patrimonial que l'on pourrait à défaut qualifier « de plus ordinaire », se rejoignent dans l'action patrimoniale à travers la notion d'intérêt général (cf. figure 59).

En introduction de son ouvrage intitulé « *Sens et renaissances du patrimoine architectural* <sup>90</sup> », Benjamin Mouton, Inspecteur Général des Monuments Historiques, souligne que le Monument Historique présente « un caractère tout à fait exceptionnel » et qu'il doit faire l'objet d'une « sélection rigoureuse ». Tandis que le patrimoine ne paraît avoir « *d'autres sens et d'existence que parce qu'il est l'expression vivante de la société* ». Cette dialectique soulève le caractère relatif de la notion de « intérêt patrimonial » qui d'un côté peut s'apparenter à des valeurs sélectives ou restrictives et de l'autre à des valeurs plus symboliques. Mais il est vrai que celles-ci se rejoignent toutes sous le bandeau commun de l'intérêt général.

J'écarte volontairement de cette recherche les processus de patrimonialisation des services de l'Etat dédiés aux Monuments Historique pour nous intéresser au bâti d'intérêt patrimonial maritime des territoires littoraux. Les héritages maritimes bâtis nous interrogent justement sur l'empreinte laissée successivement par les sociétés littorales et les besoins exprimés au présent par les habitants de ces territoires. « *L'histoire est avant tout une analyse située et on ne peut prétendre faire revivre le passé ou assurer sa résurrection* » (Dosse, 2014)<sup>91</sup>.

---

90 Benjamin Mouton, *Sens et renaissance du patrimoine architectural*. Editions des cendres. Cité de l'Architecture et du Patrimoine. 2018.

91 Propos inspiré du travail de Paul Ricœur, et de son ouvrage « *Objectivité et subjectivité en histoire* », 1952, republié dans *Histoire et Vérité*, Paris, Le Seuil, 1955.

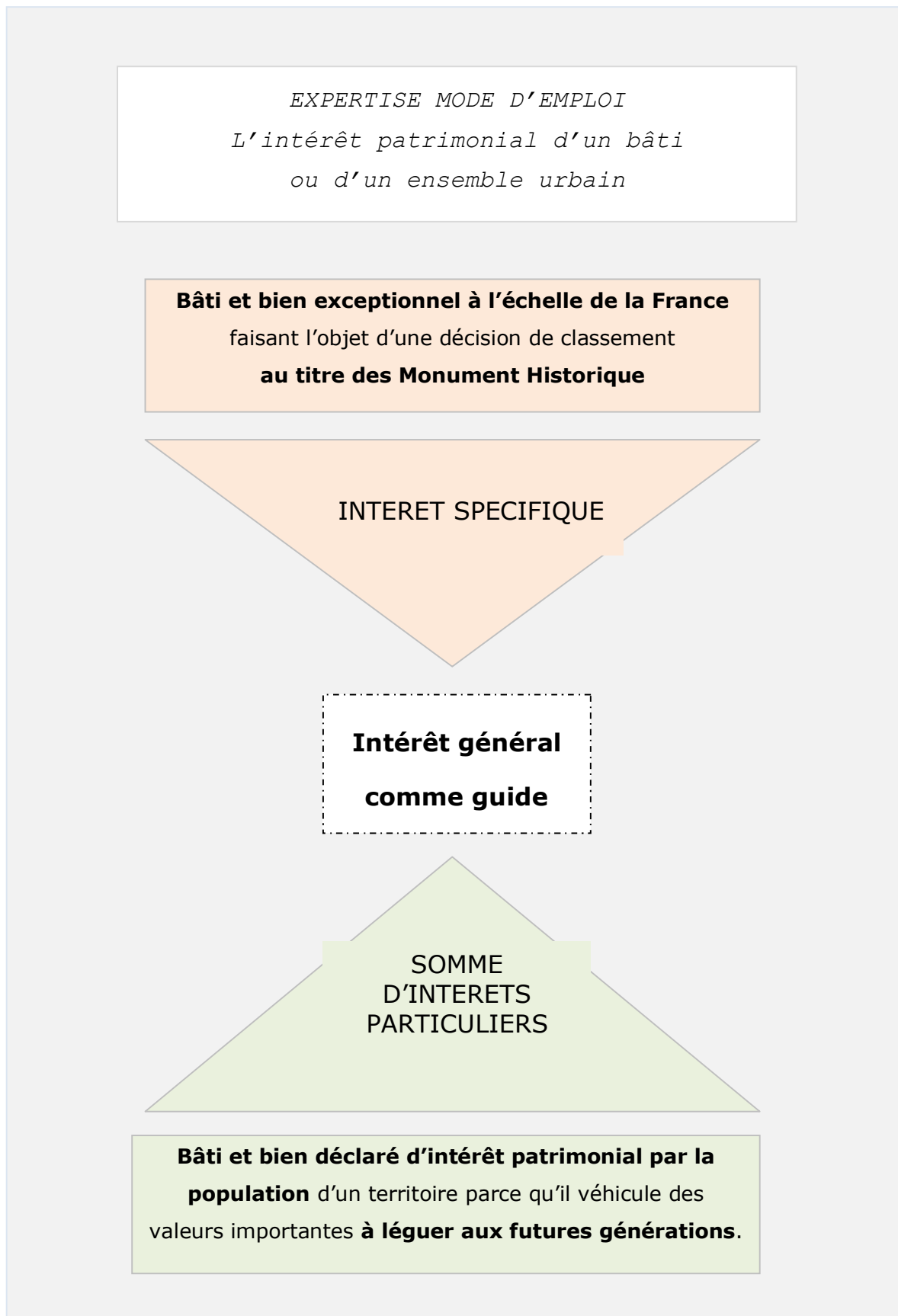


Figure 59: Schéma représentant la double conception de l'intérêt patrimonial. Conception et réalisation : Laure Ozenfant, 2020.



Ma recherche s'appuie sur les héritages maritimes bâtis comme d'une ressource utile à la connaissance et à la transmission de cultures originales maritimes. Mais alors, comment appréhender au mieux le rapport qualitatif d'un héritage maritime bâti à travers les valeurs qu'il véhicule ?

### **Les valeurs associées au bâti d'intérêt patrimonial maritime**

Un héritage maritime bâti possède une part matérielle et une part immatérielle qui lui permettent d'avoir des correspondances possibles avec d'autres types d'héritages (immatériel, navigant..). Chaque héritage bâti présente, par cette double facette, une combinaison de valeurs transposables qui peuvent ériger au rang de patrimoine parce qu'elles présentent un intérêt pour les futures générations. J'ai alors dressé une liste non exhaustive des valeurs associées au bâti d'intérêt patrimonial maritime.

Valeur liée à la matérialité d'un bâti architectural	Valeur de représentation qu'il suscite en tant que repère immédiat dans l'espace
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esthétique</li> <li>• Fonctionnel</li> <li>• Connaissance des savoir-faire et techniques liée à sa construction</li> <li>• Connaissance des matériaux utilisés pour sa construction.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historique</li> <li>• Paysager</li> <li>• Mémoirelle</li> <li>• Identitaire</li> </ul>

Tableau 10 : Valeurs associées à la part combinée matérielle et immatérielle d'un héritage maritime bâti. Conception et réalisation : Laure Ozenfant. 2020.

Partons de l'exemple d'un abri de canot de sauvetage. Celui-ci peut être désigné d'intérêt patrimonial majeur en cumulant nombre de ces valeurs. Parfois encore en fonction (comme c'est le cas de celui de l'Aber Wrac'h), il constitue non seulement un gisement de connaissances et de savoir-faire lié à sa construction (bâtiment en béton, sur pilotis ou non, avec un rail de mise à l'eau dans son prolongement) mais aussi, de par son allure et grâce à sa hauteur, il se pose en repère paysager et culturel important en véhiculant la mémoire des sauveteurs et l'histoire de la surveillance des côtes (cf. figure 60).



Figure 60: Abri du canot de sauvetage de l'Aber Wrac'h. Crédit Photo : OPMC 2014.



Figure 61: Ancien potager de l'ancienne conserverie Billet Lémy transformé en parc urbain. L'usine a été détruite en juin 2003 et désormais remplacée par l'immeuble Les marines, rue Joliot-Curie. Crédit photo : OPMC 2015.

Dans le même registre, une petite cale isolée dans un écrin de verdure, non loin des vestiges d'une chapelle et d'un chemin creux, peut également révéler un intérêt patrimonial fort. Premier élément bâti d'un site portuaire ancien, ce témoin de l'histoire a pu servir aux débarquements de nombreux pèlerins en quête de spiritualité au XV<sup>ème</sup> siècle et évoluer au fil des époques dans sa construction, pour servir à d'autres activités maritimes (bac, déchargement de goémon, commerce). Au-delà de la quiétude du lieu, le maintien de la cale dans son aspect d'origine avec l'appareillage ancien et les moellons usés en apparence, renforce l'impression historique du lieu sans pour autant ajouter un complément d'information (à l'exemple des panneaux d'interprétation qui fleurissent sur les ports).

Un espace perçu comme vide dans l'espace urbain peut cacher un intérêt patrimonial maritime fort. Il faut porter attention particulière aux traces laissées en filigrane sur les lieux et qui rappellent l'histoire maritime. Un pan de mur rehaussé de crochets peut indiquer l'habitat ancien et le lieu de vie de populations maritimes. La toponymie de certaines placettes nous renseigne également sur le trait de caractère des marins qui s'y donnaient rendez-vous à l'exemple de la pointe des blagueurs à Larmor Plage. Au regard de la diversité des éléments bâtis liés au maritime qui peuvent constituer un intérêt patrimonial, il serait réducteur d'attribuer le nom de patrimoine aux seuls bâtis de belle facture architecturale ou de grande envergure. Dans le cas de conserveries, les bâtiments d'usine ont très souvent été rasés au profit de bâtiments d'habitation plus modernes. Seul un carré de mauvaises herbes entouré d'un muret en pierres de belle facture a pu être conservé. Ces anciens potagers dans lesquels poussaient autrefois les condiments mis en boîtes, portent parfois seuls la mémoire de cette activité florissante de la ville portuaire au XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècle (cf. figure 61). C'est un fait que ce qui n'est pas nommé ne peut être protégé. Face à la brutalité des changements urbains qui s'opèrent dans les villes portuaires de taille petite et moyenne, la population élève au rang de patrimoine des bâtis témoins de cultures maritimes originales voués à disparaître sous le coup des tractopelles. En brandissant l'intérêt patrimonial d'un bâti, les habitants mobilisés cherchent avant tout à ouvrir la voie au dialogue dans le cadre de projets urbains démesurés et indiquent par ce biais la valeur attribuée de ces héritages maritimes dans leur environnement (cf. figures 62 et 63). Et si l'intérêt patrimonial de l'ensemble des héritages bâtis était expliqué et identifié en amont de toutes démarches d'urbanisme ?





*Les travaux de démolition de l'ancienne usine Capitaine Cook ont débuté, ce matin, sur le port de Doëlan, à Clohars-Carnoët (29). La cheminée, haute de 17 m, a été démantelée. Elle faisait partie des bâtiments pour lesquels des demandes de préservation, à titre patrimonial, avaient été formulées.*



Figure 62- Texte et image extraits d'un article du télégramme titré : Clohars-Carnoët (29). Doëlan : la démolition de l'ex-usine Capitaine Cook a débuté, et publié le 01 février 2012.

5 février 2012

## Capitaine Cook : communiqué de presse de l'association DCE

**Nous faisons paraître ci-dessous le communiqué que le Conseil d'administration de DCE a remis à la presse régionale hier**

*" L'association DCE désire faire part de sa stupéfaction devant les évènements nouveaux touchant la conserverie Capitaine Cook située à l'entrée du port de Doëlan.*

*DCE déplore le mode opératoire final qui aboutit à la démolition irrémédiable de la cheminée, symbole du passé industriel de ce port sardinier.*

*Depuis des années, le sort de la conserverie a fait l'objet de conjectures ou de projets vite avortés, d'informations brouillées et retenues et d'une concertation inexistante auprès des habitants vivant près de ce lieu de mémoire.*

*Après des années d'immobilisme, la précipitation prévaut, ce qui augure très mal de la suite du projet in situ.*

*Certes la tempête de décembre nécessitait des actions de sécurité , mais le groupe ITP-Intermarché, qui a occupé les lieux tant d'années, semble bien agir sans aucun souci patrimonial.*

*DCE entend rester d'une vigilance extrême en réclamant contacts et informations fiables auprès des différents acteurs de cette opération. "*

Suite à la publication du communiqué de DCE, d'aucuns se mobilisent, et les avis divergent bien sur sur l'intérêt d'une cheminée en briques à Doëlan !

Une pétition vient d'être lancée par Evelyne Dumont. Cette dernière souhaite «rassembler les amoureux du port de Doëlan qui veulent exprimer leur colère face à la destruction en cours».

Mais nous publions aussi parmi d'autres le commentaire d'"Excalibur" qui reflète aussi l'opinion de beaucoup de Doelannais :

*« Elle était moche cette cheminée !*

*Je ne vais pas pleurer cet horrible "symbole du passé industriel" de Doëlan.*

*Sur ce site il y a la place pour faire un magnifique centre de thalassothérapie, avec un bel hôtel-spa, qui fonctionnerait toute l'année, et attirerait une clientèle française et étrangère à haut pouvoir d'achat.*

*Ce serait excellent pour la commune, et créerait de vrais emplois. Ce serait plus bénéfique que le feuilleton que l'on sait, qui n'a généré que quelques éphémères nuitées supplémentaires au bénéfice des gîtes ruraux du coin.*

*Mais tout le monde va se mettre à hurler : les écolos comme les bobos parisiens conservateurs, figés dans leur vision éculée d'un passé révolu à jamais.*

*Cela ne se fera donc jamais.*

*Et Doëlan poursuivra son petit bonhomme de chemin, bercé par les tournages de TF1, par les concours de lotobouse, de lancers de sardine ou d'épluchage de patates ... »*

Posté le 6 février 2012

Figure 63: Extrait du blog de l'association Doëlan-Clohars Environnement. Février 2012.

Dans son ouvrage, Benjamin Mouton précise : « *L'âge et le temps ne sont pas un facteur discriminant de l'architecture : toute architecture a été moderne en son temps où au sens contemporain de son époque- et ne devint ancienne que par l'effet quantitatif de son âge. Cela ne signifie pas pour autant que ce bâti soit obsolète et dépassé, l'excluant définitivement des sirènes de la modernité. L'étude du patrimoine a révélé au contraire des dispositions spatiales, constructives ou soutenables remarquablement intelligentes dont on aurait tout intérêt à s'inspirer aujourd'hui. La notion de tabula rasa est un mythe, aucun lieu de la planète aucune société humaine n'est vierge d'empreinte, de mémoire. Et dans ce contexte plutôt que de nier l'existence du patrimoine, il faut au contraire le reconnaître, s'imprégner de son apport qualitatif et l'associer à la création, en qualité de bassin, de réservoir d'expériences et de connaissances* ». En référence de cet argument, nous pensons que le bâti d'intérêt patrimonial maritime est au même titre que les éléments naturels (espaces boisés, étangs et marais), les équipements publics ou les terrains constructibles, une ressource de territoire pour les aménageurs. En ce sens, le droit de l'urbanisme offre aujourd'hui une palette de prescriptions et de règlements suffisamment large pour tenir compte de la diversité des éléments d'intérêt patrimonial.

### **4.3.2. Les règles générales du code de l'urbanisme applicables aux bâtis et espaces d'intérêt patrimonial maritime**

Le droit de l'urbanisme a beaucoup évolué en matière de protection du patrimoine naturel et bâti en passant de dispositifs de protection des monuments historiques à une valorisation des ensembles urbains à caractère patrimonial.

Après-guerre, la Loi d'urbanisme du 15 juin 1943<sup>92</sup> et la Loi Malraux du 04 août 1962<sup>93</sup>, ont permis à l'Etat d'intervenir rapidement face à une situation jugée prioritaire à travers deux dispositifs : la mise en place de périmètres de protection de 500 mètres autour des Monuments Historiques et la création de secteurs sauvegardés attribués aux centres anciens, rendus fragiles, des villes historiques.

---

92 « Les plans doivent faire apparaître les zones de protection des monuments historiques ou naturels et des sites. (Article 17)

93 En France, un secteur sauvegardé est une zone urbaine soumise à des règles particulières en raison de son « caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non » (Code de l'urbanisme, art. L. 313-1),

Puis par un élargissement de la notion de patrimoine, la Loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967<sup>94</sup>, la Loi d'urbanisme du 31 décembre 1976<sup>95</sup>, la Loi des paysages du 7 janvier 1993<sup>96</sup> et plus récemment encore, la Loi SRU du 13 décembre 2000<sup>97</sup> et la Loi du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine<sup>98</sup> ont offert un cadre de pensée général fondé sur les principes d'équilibre du développement durable et des outils juridiques claires et précis en vue de protéger et de valoriser les éléments bâtis à valeur patrimoniale. Tous ces dispositifs législatifs ont été mis en œuvre pour tenir compte de l'évolution du contexte sociétal et de la diversité des objets à protéger et à « patrimonialiser ». Au regard de l'ensemble des outils existants, il est important de distinguer ceux qui agissent directement sur la protection du patrimoine bâti, de ceux qui cherchent à valoriser un ensemble urbain dans une optique de développement durable. Bien que ces dispositifs législatifs présentent des objectifs différenciés, ils n'en restent pas moins complémentaires à l'échelle d'un territoire, d'une commune, d'une ville. Faut-il encore que les éléments bâtis relevant du patrimoine soient identifiés et pris en compte dans la gestion quotidienne de l'urbanisme ?

---

94 Adoptée le 30 décembre 1967, la loi n° 67-1253 dite « d'orientation foncière » (LOF) a établi en France les principaux documents d'urbanisme qui ont servi à l'aménagement local. « Les P.O.S. délimitent les quartiers, rues, monuments et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique. (Article 13)

95 La loi n° 76-1285 du 31 décembre 1976 a institué une servitude sur les propriétés privées, le long du littoral, destinée exclusivement à assurer le passage des piétons.

96 La loi n° 93-24 sur la protection et la mise en valeur des paysages et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquêtes publiques, dite Loi paysage, est une loi française qui vise à protéger et mettre en valeur les paysages qu'ils soient naturels, urbains, ruraux, banals ou exceptionnels. Elle vient compléter les lois « Montagne » et « Littoral » et est surtout une loi d'aménagement et d'urbanisme.

97 Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer:[...] Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. (Article 1er).

98 Moderniser la protection du patrimoine Le projet de loi modernise la protection du patrimoine et refonde le partenariat avec les collectivités territoriales, les citoyens et les associations qui agissent, aux côtés de l'État, pour la conservation et la mise en valeur du patrimoine. [...] Dans un souci de clarification et de meilleure lisibilité, le projet de loi propose de consacrer sous une appellation unique de « cité historique » les différents types actuels d'espaces protégés relevant du code du patrimoine comme les secteurs sauvegardés et les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) ou encore les aires de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP). Mettant fin à la superposition de règles d'urbanisme dispersées dans divers documents pour un même territoire, le dispositif nouveau permettra d'identifier clairement les enjeux patrimoniaux dans un seul et unique document d'urbanisme « intégré », facteur de lisibilité pour les porteurs de projets et les habitants.

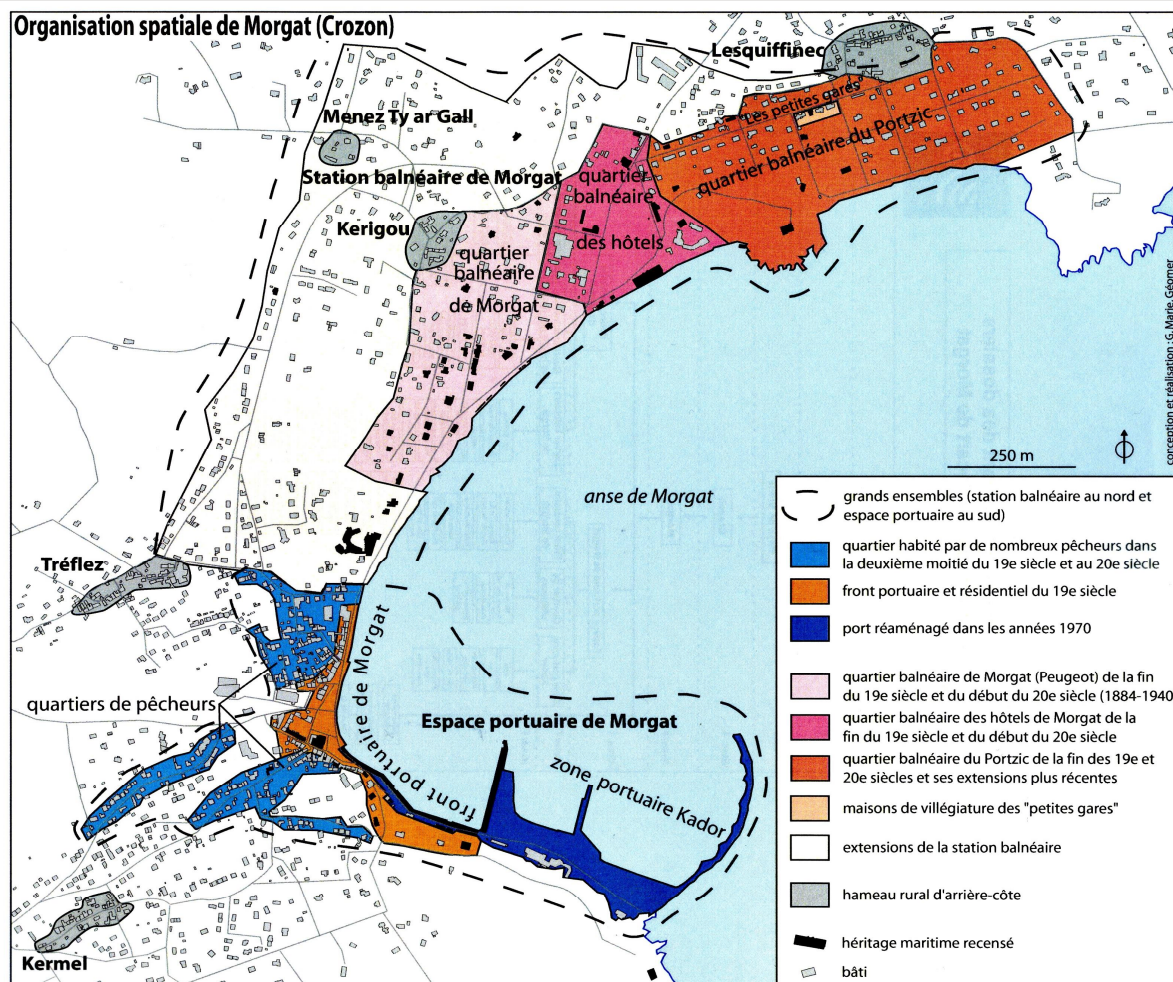
En tant qu'urbaniste, dans la pratique, j'ai dû composer avec des documents de planification qui avaient des niveaux de protection et de valorisation du patrimoine bien différents. Régulièrement confrontée au même cas de figure j'ai pu parfaire mon expertise les concernant. Il y a ce que j'appelle la démarche intégrée dans laquelle tous les éléments bâtis d'intérêt patrimonial sont identifiés et transposés dans les règles d'urbanisme au moyen d'un zonage et des prescriptions spécifiques. Les Monuments Historiques ayant un statut juridique particulier y sont systématiquement recensés. Pour les autres éléments relevant du patrimoine, il faut conduire au préalable un inventaire et traduire leurs prescriptions dans une étude spécifique afin d'être intégrés au document d'urbanisme (cf. figures 64, 65, 66 et 67). Grâce au large éventail d'outils juridiques existant, il est possible de protéger un élément d'intérêt patrimonial à des degrés divers de protection et de valorisation.

A l'inverse, on pourrait croire qu'il réside une difficulté à protéger un bâti présentant un intérêt patrimonial qui ne serait pas recensé et intégré au document de planification. Là encore, certains dispositifs du code de l'urbanisme permettent d'avoir quand même recours à des outils juridiques de protection du patrimoine bien qu'il ne soit pas inclus en tant que tel dans le zonage. Cette démarche reste toutefois occasionnelle lorsqu'au cours de l'instruction d'un permis de démolir ou de construire on s'aperçoit de façon fortuite qu'il concerne un bâti d'intérêt patrimonial, non protégé en tant que tel. Il est alors possible d'engager une procédure d'exception afin d'empêcher sa démolition ou de renégocier une restauration jugée trop dénaturante pour le bâti d'origine. Au cours de mon expérience professionnelle, j'ai pu avoir recours aux outils juridiques utiles à ces deux démarches (intégrée ou occasionnelle).

*Les prescriptions et règlements juridiques utiles à la protection et à la valorisation au patrimoine bâti dans le droit de l'urbanisme français sont déclinés dans l'ANNEXE 3 selon qu'ils relèvent d'une démarche intégrée ou occasionnelle.*

Pour faciliter la transmission des valeurs intrinsèques de la ville portuaire de taille petite et moyenne, et valoriser un legs original aux générations futures, il importe de bien connaître l'éventail de son environnement patrimonial maritime. Inscrire un bâti d'intérêt patrimonial sur la durée est d'autant plus difficile si ce dernier n'est pas clairement nommé en tant que tel et circonscrit.





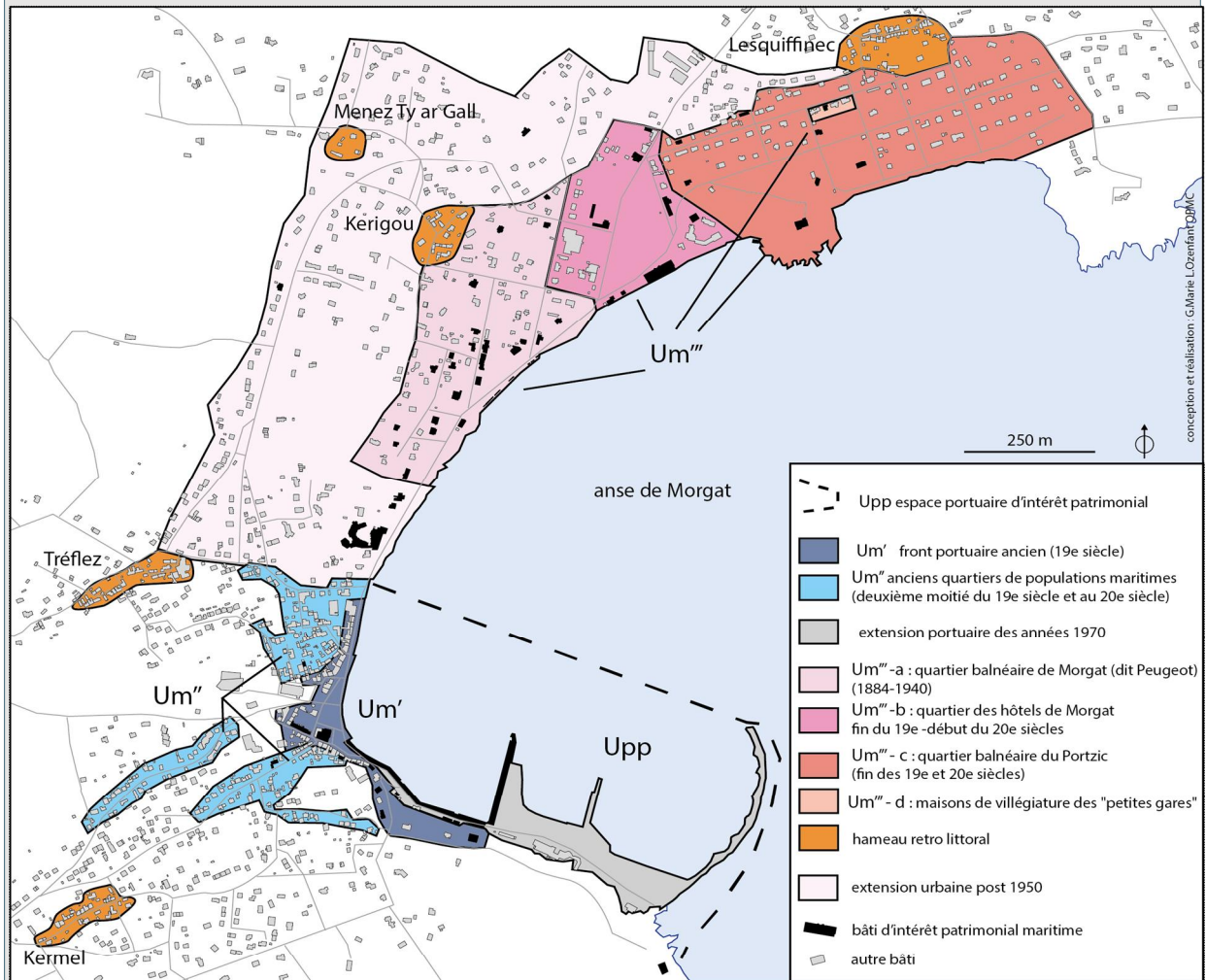
Morgat est un petit port de pêche (sardine et thon) situé de la baie de Douarnenez qui a été aménagé en station balnéaire à la fin du XIXème siècle sous l'impulsion de lotissements et du Grand hôtel. De l'ensemble de son histoire, Morgat conserve de nombreux héritages maritimes bâtis : hameaux retro littoraux, maisons de pêcheurs, presse à sardine, remise de pêche, digues et quai, villas et hôtels, etc.

En délimitant les espaces urbano-portuaires, on dégage l'organisation spatiale spécifique à ce petit port : entre pêche et villégiature.

Figures 64 : L'organisation spatiale du site portuaire de Morgat. Réalisation : OPMC-GM 2009.

EXPERTISE MODE D'EMPLOI

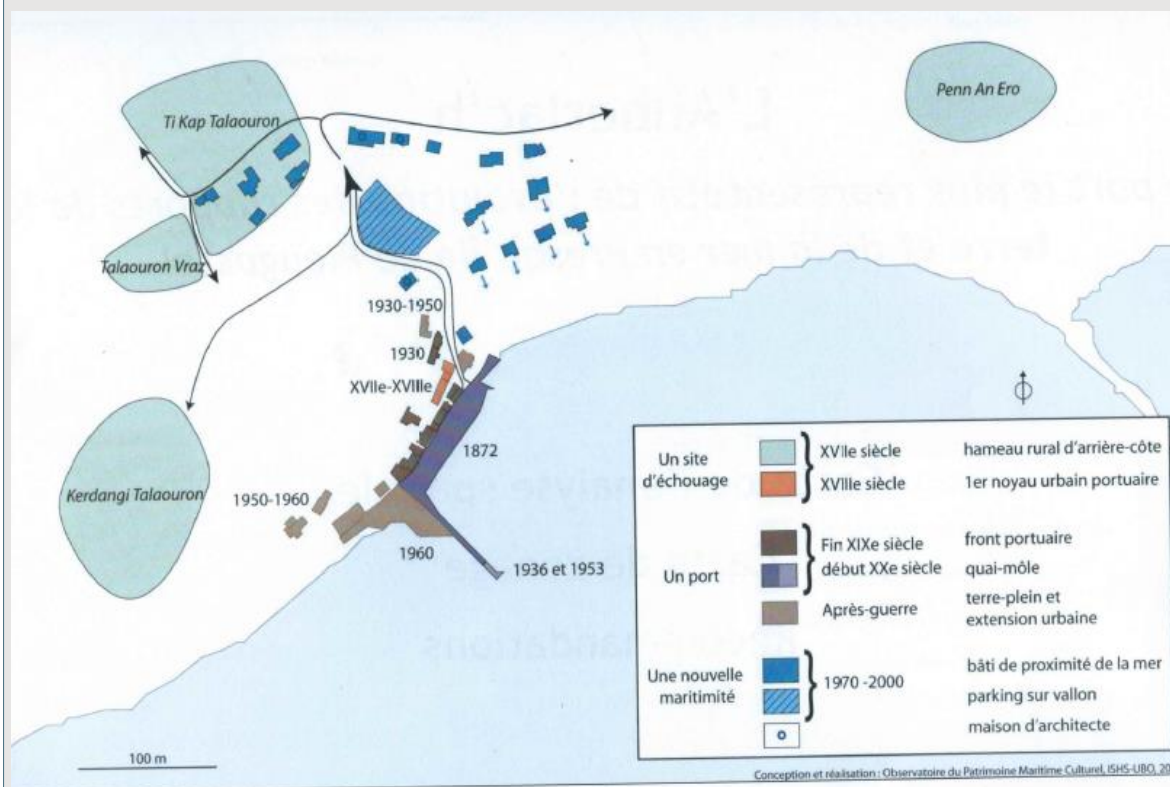
Proposition de prescriptions adaptées au patrimoine maritime bâti sous la forme d'une représentation graphique



Afin de conserver les éléments présentant un intérêt patrimonial maritimes bâtis dans la durée, un règlement spécifique d'urbanisme doit être adopté. Parce que les éléments du patrimoine maritimes bâtis recensés présentent une variété de taille, de formes et des enjeux divers, ils font l'objet de prescriptions différentes. Dans le cas de Morgat, plusieurs secteurs sont à distinguer : le front portuaire ancien (Um'), les quartiers de populations maritimes (Um''), les villas et hôtels en tant que bâtiments d'architecture remarquables et leurs jardins associés (Um'''-a), les hameaux retro-littoraux, le port (Upp).

Figure 65 : Retranscription graphique des réglementaire des éléments du patrimoine bâtis identifiés. Réalisation : Laure Ozenfant, 2011.

*EXPERTISE MODE D'EMPLOI*  
*L'organisation spatiale de Lauberlac'h*  
*(Plougastel-Daoulas)*



Lauberlac'h est un petit port de cabotage assez ancien donnant sur de la rade de Brest. Il s'est développé à partir d'un noyau urbain au XVIIème siècle grâce aux échanges de denrées issues de la production maraichère. Avec l'avènement de la culture de la fraise au XIXème siècle, le port va être équipé d'une cale et d'un môle doublés d'un front portuaire conséquent. Dans les années 1920, le port se spécialise dans la pêche à la coquille Saint-Jacques et se développe avec la création d'un terre-plein et d'une maison du marin construite dans les années 1950-60. Dans les années 1970-2000, de nouvelles constructions vont apparaître sur les hauteurs du port. Ces maisons d'architecte sont le fruit d'une nouvelle maritimité et avec elles s'exprime le besoin d'avoir un habitat ayant vu sur mer.

Figures 66 : L'organisation spatiale du site portuaire de Lauberlac'h (Plougastel-Daoulas). Réalisation : OPMC 2013.



# Chapitre 5) Trois modes d'approche pour diagnostiquer le territoire littoral et maritime

Nous pourrions nous contenter de circonscrire les villes portuaires de taille petite et moyenne en procédant uniquement à l'analyse de leurs espaces urbano-portuaires et du bâti d'intérêt patrimonial maritime, afin de produire des modèles précis et détaillés. Cependant, dans l'objectif d'aménagement durable des littoraux fixé, la démarche analytique se résumant à la connaissance d'éléments différenciés au cas par cas, ne peut suffire. Au-delà de la démarche classique, il est impératif de comprendre les liens qui unissent les villes portuaires de taille petite et moyenne à leur territoire maritime de référence, pour faire ressortir les grandes règles d'organisation et de régulation des espaces littoraux et maritimes. Pour se faire, une étude diagnostique du territoire maritime doit être conduite mais de façon « sensible ». C'est pourquoi j'ai retenu trois modes d'approche qui me semble essentiels (et pourtant très peu utilisés dans la pratique professionnelle) pour y arriver : la territorialisation, le paysage, l'identité.

## 5.1. Une territorialisation sous l'influence de cycles terre-mer

### ***5.1.1. Comment le territoire de la ville portuaire est-il approprié? Quels sont les signes distinctifs de cette appropriation ?***

Employé en écologie et en sciences politiques, l'utilisation du terme de territoire est récente en géographie. Il apparaît pour la première fois dans la littérature académique en 1982 dans les rencontres de Géopoint<sup>98</sup> ayant pour thème « les territoires de la vie quotidienne<sup>99</sup> ». Depuis lors, ce terme n'a cessé d'être redéfini et surtout dans les courants de la géographie humaine et de la géographie politique. Néanmoins, toutes les approches semblent s'accorder sur un principe, celui qu'un territoire implique l'existence de frontières ou de limites.

---

98 Le Groupe Dupont, fondé en 1971, est une association loi 1901 francophone de géographes.

99 Lévy, Lussault, 2009. Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Paris, Belin.



Pour Pierre George et Fernand Verger<sup>100</sup>, le territoire est un espace géographique qui présente trois qualités : celle d'offrir une appartenance juridique (territoire national), celle d'avoir une particularité naturelle (territoire montagneux) et celle de se prévaloir d'une distinction culturelle (territoire linguistique). Notre attention se porte plus particulièrement sur la définition du géographe Claude Raffestin, pour qui le territoire s'apparente à « un espace transformé par le travail humain<sup>101</sup> ».

Depuis le Néolithique, toute civilisation a mis à profit de façon originale les éléments de son environnement naturel pour façonner sur le temps long de l'histoire le milieu ambiant et l'adapter aux modes de vie et de travail de chaque époque. Ainsi successivement les sociétés se sont réinventées dans ce rapport au territoire, à la croisée entre nature et culture.

Dans une optique d'aménagement durable des littoraux, il est important de questionner les rapports que l'homme entretient à son territoire en prenant appui sur les héritages maritimes matériels et immatériels encore présents aujourd'hui, parce qu'ils sont les témoins des systèmes éco-techniques maritimes qui se sont succédés dans le temps et dans l'espace. Un bâti spécifique à chacune de ces périodes a pu être érigé et être encore visible aujourd'hui comme autant de traces de la survivance des cycles passés et contribuant aujourd'hui au système territorial.

Ce que l'on nomme territorialité se définit comme « *un ensemble de relations prenant naissance dans un système tridimensionnel société ó espace ó temps en vue de la plus grande autonomie possible* » (Raffestin, Barampama, 1998). La prise en compte de la territorialisation dans notre recherche nous conforte dans l'idée de la mise en lumière d'un processus du vivant où les dynamiques culturelles, économiques et naturelles liées au maritime ainsi que leurs interactions seraient étudiées et analysées pour en dégager toutes les richesses matérielles et immatérielles. La plupart des lieux urbano-portuaires ont été placés par les sociétés littorales au cœur des synergies de territoire selon des cycles que nous appellerons cycles terre-mer. Comprendre les cycles de vie d'un territoire maritime aiderait ainsi à faire émerger une partie de leur territorialité.

---

100 George, Verger, 2013. Dictionnaire de la géographie, Paris, Presses universitaires de France, 478 p (4èmes éditions).

101 Raffestin, 1986, « Écogenèse territoriale et territorialité », in Auriac F. et Brunet R. (eds.), Espaces, jeux et enjeux, Paris : Fayard, p. 173-185.

L'approche de l'école territorialiste italienne<sup>102</sup> est intéressante car elle identifie le territoire non pas comme un objet par nature (ce n'est ni une entité spatiale pure ou une simple aire géographique) mais plutôt comme un « *ensemble de relations entre les établissements humains organisés sur une base culturelle et le milieu ambiant organisé sur des bases géologiques et biologiques* » (Magnaghi, 2014, p. 9). Le territoire est le résultat matériel d'un processus de coévolution entre l'homme et la nature ; une œuvre de transformation de la nature par les cycles de civilisation qui se succèdent dans le temps (Magnaghi, 2003, p. 7). Considéré comme un *produit humain vivant* (Magnaghi, 2014, p.14) le territoire est constitué de « lieux dotés de personnalités » selon l'expression déjà consacrée en 1908 par Vidal de la Blache. Les sociétés littorales n'ont pas échappé à ce processus en produisant des lieux à la fois divers et singuliers. Sous l'angle de la géohistoire, le territoire maritime ne peut être réduit à un simple support d'activités des hommes et de puisement des ressources.

Je trouve dans les néo-écosystèmes de l'école territorialiste italienne des points de comparaison dans l'approche car ils ont été la plupart du temps le produit des alliances successives entre nature et culture. Les territoires littoraux et maritimes revêtent parfois des traits de caractère plus exacerbés qu'ailleurs du fait de l'ambivalence de leur position géographique et de la présence de la mer à proximité. Ils sont à la fois en situation d'isolement terrestre (à l'exemple des presqu'îles ou bien encore des caps) et d'ouverture sur le reste du monde grâce à l'activité de leur(s) port(s). Cela a pu influencer directement les cycles de vie de la ville portuaire dans un rapport circonstancié entre l'homme et la mer. Des lieux de vie de tailles, de formes et d'intensités variables ont pu ainsi signifier tantôt l'ouverture sur le monde extérieur en direction d'autres territoires maritimes grâce aux échanges, tantôt l'isolement des sociétés littorales qui ont trouvé les moyens de prélever les ressources marines vivrières au-delà de l'estran et concevoir une forme d'autonomie et de génie local, adaptés à leur époque.

---

102 L'école territorialiste italienne s'est développée dans les années 1990 à travers plusieurs recherches pour le Ministère de l'université et du CNR sur le développement auto-soutenable local, de la présentation identitaire et patrimoniale des lieux. Le fondateur de l'école et chef de coordination de cette démarche est Alberto Magnaghi, architecte et urbaniste, professeur émérite de l'université de Florence.



Dans l'ouvrage « Les Français, la terre et la mer », le géographe Jacques Bottin soulignait : « Une des transformations majeures du royaume de France entre les débuts de l'époque Moderne et la fin de l'Ancien Régime est liée au développement des activités maritimes et plus particulièrement à l'affirmation des grands ports comme moteurs de l'économie. Il faut en effet souligner la montée en puissance de ces acteurs collectifs qu'étaient les ports ou les places où se concentraient les entrepreneurs, petits et grands, et les activités maritimes et commerciales qu'ils commandaient. Ces ports et ces places [...] étaient de véritables organismes vivants<sup>103</sup> ». Cette personnification nous laisse à penser que la ville portuaire, à l'instar des êtres vivants, est dotée de cycles de vie. Elle née, se développe, croît dans une forme de prospérité, puis dans un contexte de crise, se vide, s'éteint pour la plupart du temps renaître. Un bâti spécifique parfois pluriséculaire a pu être construit et recyclé maintes fois tandis que des rituels anciens furent transmis et conservés sous forme de traditions locales. Outre leur existence sur la longue durée, la plupart des villes portuaires ont fait l'objet d'une expansion urbaine sous l'effet de la métropolisation pour les plus grandes d'entre elles et sous l'effet de l'artificialisation touristique pour celles de « taille petite et moyenne ».

Les signes et repères de ces anciens systèmes ont été envoyés voire démolis pour construire de nouvelles formes urbaines (lotissements, zones commerciales, routes littorales) sans commune logique avec le territoire et les systèmes mis en place précédemment. On peut même parler dans ce cas de déterritorialisation : « La déterritorialisation progressive génère une ignorance croissante de la relation primordiale qui lie l'établissement humain à son environnement. Cela entraîne une amnésie territoriale et nous contraint à vivre dans des sites indifférents dont le rôle se limite à servir de support aux fonctions d'une société instantanée qui a subitement rompu toute relation avec l'histoire et la mémoire des lieux » (Magnaghi, 2003, p.16). La territorialité serait-elle rendue fragile faute de connaissances et de pratique des éléments constitutifs du territoire ? Ou bien est-ce la compréhension du territoire qui est rendue difficile sous l'influence des réseaux, de la montée du numérique et de la globalisation les territoires maritimes ? Comment réinventer le territoire maritime dans la continuité des cycles terre-mer passés ?

---

103 Bottin (2005). Acteurs sociaux et dynamique des places portuaires in Les Français, la terre et la mer, XIIIe-XXe siècle, dir. A. Cabantous, A. Lespagnol et F. Péron, Paris, Fayard, p. 300.

En France, une grande majorité des territoires maritimes conservent encore çà et là les traces matérielles et immatérielles de ces systèmes passés. Ce que d'aucuns comme Guy Di Méo décrivent comme un *feuilletage cognitif*<sup>104</sup>, acquis de façon complexe par les sociétés littorales successives, est pourtant de moins en moins partagées par les protagonistes d'un même espace social. Nous pourrions trouver une raison de cet état de fait dans le tournant des années 1970-1980 où les façons de faire la ville portuaire rompent avec les modes précédents, à la fois dans l'intensité de la construction et dans la gestion des espaces conduisant à une vision séparée de la ville et du port (cf. partie 1 chapitre 2). C'est pourquoi il est important d'élaborer au préalable un diagnostic territorial sous l'angle de la géohistoire qui ne soit pas le fruit de données environnementales condensées et de statistiques socioéconomiques très actuelles. La territorialisation n'y apparaît pas clairement car les liens tissés entre les habitants de ce territoire maritime et la mer sont rarement explicités et mis en lumière.

### **5.1.2. Analyses de territoire sous l'angle du maritime**

Pour tenter de circonscrire les limites d'un territoire maritime, il convient au préalable de démarrer sa recherche par une phase exploratoire en procédant à un diagnostic sous l'angle de la géohistoire. Le diagnostic offre au chercheur un cadre de compréhension des lieux sur le temps long de l'histoire en s'appuyant sur des données concrètes. Elaborer un diagnostic de territoire est d'autant plus important que l'espace analysé est un espace côtier. Si l'on prend les limites administratives comme exemple de découpage territorial (cf. figure 68), la multiplication des usages sur un espace côtier induit nécessairement le chevauchement de plusieurs « territoires ». A l'instar de l'espace territorialisé du Golfe du Morbihan dont la situation maritime particulière fait se superposer de nombreux plans et directives (SMVM, Scot, PNR,...).

---

104 Guy Di Méo (2017). Référence à l'article de la revue en ligne Hypergéogé sur la définition de territorialité. <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article 699>

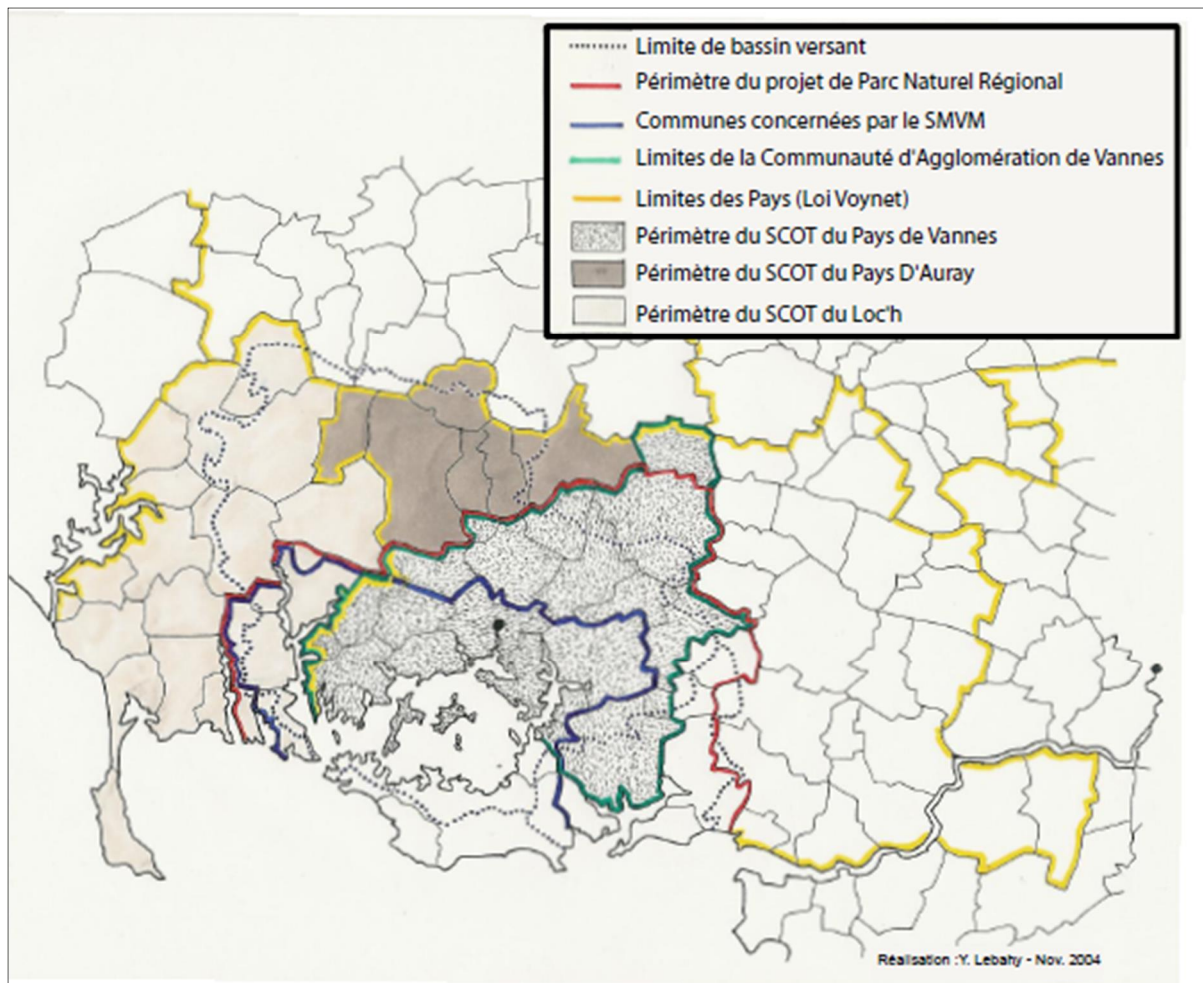


Figure 68: Superposition de découpages territoriaux: le cas du Golfe du Morbihan. Source : Yves Lebahy, nov. 2004.

Parce que ce qui semble évident ne l'est pas toujours, il existe en France des territoires côtiers qui ont présenté et présentent encore peu de liens avec la mer (exemple des villages des hauts plateaux de la côte d'Albâtre où les ports de Fécamp, Etretat, Saint-Valéry en Caux font office d'exception). En raison d'une configuration géographique particulière ou d'activités qui historiquement sont plutôt tournées vers l'intérieur des terres et le rural, les habitants d'un territoire côtier peuvent avoir un rapport à la mer moins marqué.

Le diagnostic de territoire est donc une phase d'analyse croisée essentielle pour comprendre les liens qui unissent une ville portuaire à son territoire maritime. Nous faisons le choix d'un diagnostic de territoire maritime élaboré sous l'angle de la géohistoire pour comprendre comment la ville portuaire a pu évoluer en lien avec un arrière-pays terrestre et un avant-pays maritime. Pour cela, le diagnostic peut s'articuler autour de trois phases (cf. figure 69).

### **Phase 1 : l'exploration des données de territoire sous l'angle de la géohistoire**

Support géographique :

Données de géographie physique et humaine (géologie, géomorphologie, topographie, habitat, chemins et routes...)

Unités de temps et de lieux

Récits historiques et sociologiques (collecte d'archives et témoignages).  
Etude de la toponymie terrestre et nautique.

### **Phase 2 : l'analyse croisée des données**

Délimiter le territoire de référence de la ville portuaire sous l'influence de cycles terre-mer



### **Phase 3 : des hypothèses à conforter sur le terrain**

par une démarche d'inventaire du bâti et des secteurs d'intérêt patrimonial maritime

Conception et réalisation : Laure Ozenfant 2019.

Figure 69: Les différentes étapes de la réalisation d'un diagnostic de territoire maritime sous l'angle de la géohistoire.

Dans une première phase exploratoire, on collecte des données de territoire sous l'angle de la géohistoire. En s'appuyant dans un premier temps sur la géographie dite « classique » pour relever les principales caractéristiques du support géographique, on délimite l'espace étudié. Puis on élargit la recherche à d'autres ressources pour obtenir des unités de temps et de lieu en rapport avec le maritime. Ainsi par l'étude de la toponymie (terrestre et nautique) on obtient les noms de lieux acquis par tradition orale et par la retranscription de récits historiques issus d'archives ou de témoignages, on rapproche les faits maritimes des lieux. A la suite de quoi on obtient une grille de lecture initiale sur laquelle l'analyse va se baser. Petit à petit, par le croisement des données collectées et par le biais d'un raisonnement hypothético-déductif, des résultats émergent. Dans une deuxième phase d'analyse, la confrontation de l'ensemble fait ressortir sur la carte des espaces potentiellement « empreints d'histoire » sur lesquels il est possible de retrouver des héritages, des traces ou des résurgences du passé.

Prenons l'exemple de l'extrême pointe du plateau occidental du bas Léon, en Finistère. En partant des données géographiques et historiques collectées (cf. figures 70,71,72,73), l'analyse a montré que le port du Conquet, bien que situé sur des terres enclavées jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, avait pu bénéficier d'une ouverture au monde à certaines époques, grâce à l'activité maritime, principalement celle issue du commerce des navires en escale qui empruntaient les routes véliques entre le sud et le nord de l'Europe et de la pêche côtière pratiquée par les pêcheurs itinérants du petit port de Loguivy (Côtes d'Armor). L'analyse a permis aussi de comprendre comment, grâce à son arrière-pays, la ville portuaire du Conquet a pu retrouver à différentes époques (ex : fin XVI<sup>ème</sup>, moitié du XIX<sup>ème</sup>, 1950) un nouveau souffle économique et de nouvelles fonctions maritimes.

La synthèse nous montre que la ville portuaire du Conquet et son territoire maritime de référence ne présentent pas de limites franches. Par contre trois facettes complémentaires du territoire de la ville portuaire du Conquet en ressortent :

1. Le Conquet, une terre enclavée sous l'influence du maritime, à la pointe du Finistère (cf. extrait 1 p. 190)
2. Le Conquet, un port au carrefour des grandes routes maritimes européennes (cf. extrait 2 p. 191)
3. Le Conquet, un espace habité qualifié « d'entre-deux » (cf. extrait 3 p. 192)

EXPERTISE MODE D'EMPLOI

Le cas du Conquet :  
données géohistoriques de référence

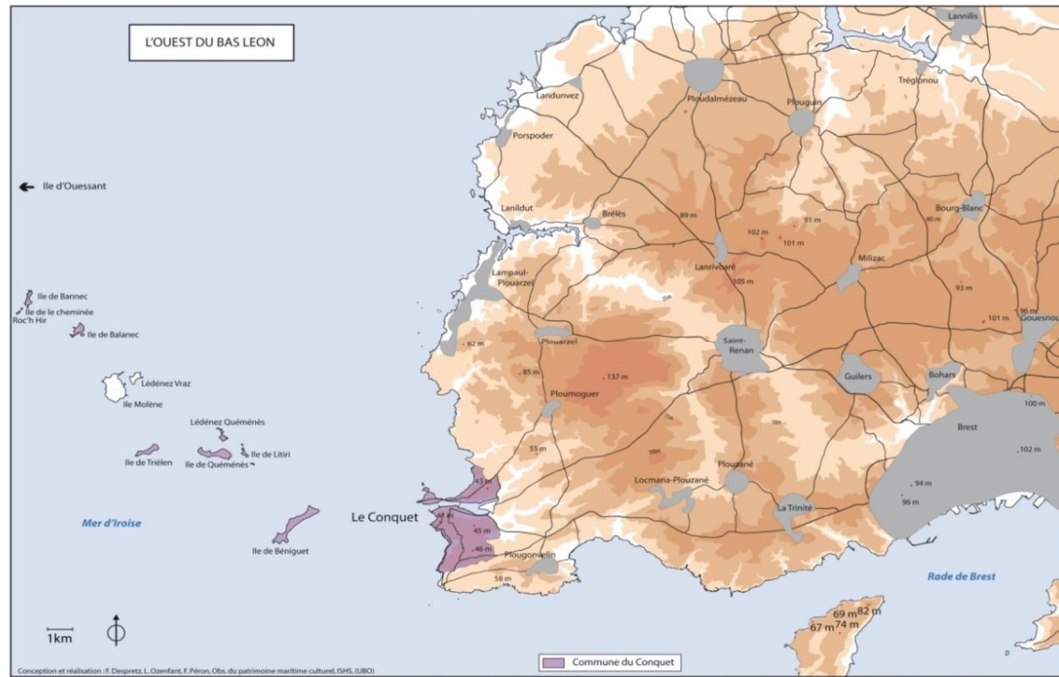


Figure 70 : Carte de situation de la commune du Conquet dans le Bas Léon. (Finistère)

- 1: micaschistes du Conquet et de Penzé et roches basiques associées,
- 2: amphibolites de Lannilis, 3: gneiss de Lesneven et noyaux éclogitiques,
- 4: orthogneiss de Plounévez-Lochrist et Tréglonou, 5: migmatites de Plouguerneau, 6: micaschistes de l'Elorn, 7: orthogneiss de Brest, 8: formations paléozoïques (Dévonien inclus), 9: formations carbonifères (bassin de Morlaix), 10: granites varisques, 11: failles majeures, 12: chevauchements majeurs ( )

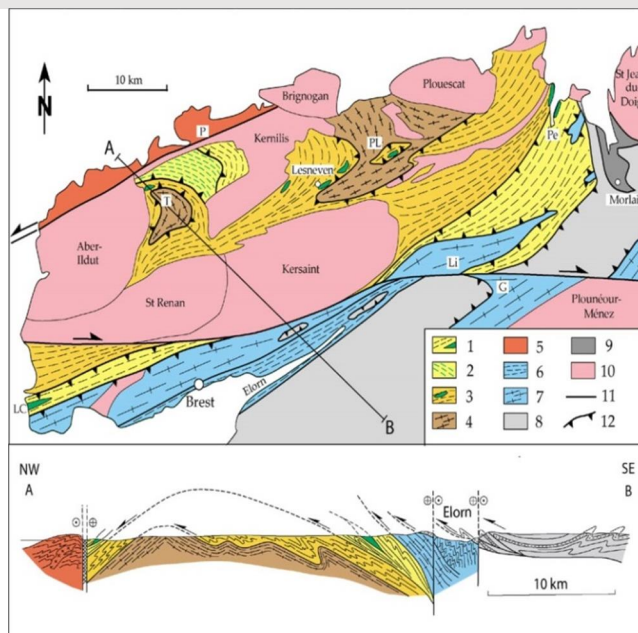


Figure 71 : Carte géologique simplifiée du domaine du Léon et coupe associée. Rolet et al, 1994.

EXPERTISE MODE D'EMPLOI

Le cas du Conquet :  
données géohistoriques de référence



Figure 72: carte du patrimoine des noms de lieux de tradition orale. Réalisation : Mikael Madeg et Yann Riou. CRBC. 2014.

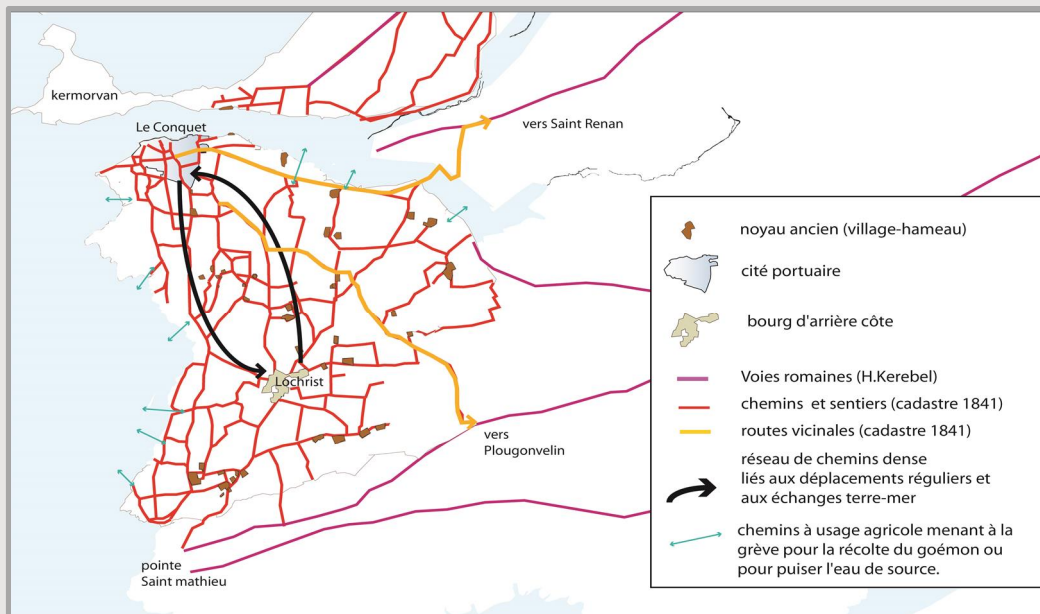


Figure 73 : Le réseau de chemins hérités des dynamiques existantes entre le monde rural et le monde maritime. Réalisation : Laure Ozenfant. OPMC. 2015



*EXPERTISE MODE D'EMPLOI*  
*extrait de l'analyse de la première facette*  
*du territoire du Conquet*

**Le Conquet une terre enclavée à la pointe du Finistère sous l'influence du maritime**

La pointe Saint Mathieu et la commune du Conquet, bien que formant un territoire situé à l'extrémité ouest de la France continentale -ce fameux « Penn Ar Bed » (bout du monde) tant dépeint, ne peuvent pas en réalité être dissociées des îles et récifs de l'archipel de Molène. Ces dernières constituent un prolongement direct du continent bien qu'émergeant de la mer d'Iroise.

D'ailleurs administrativement, la commune du Conquet qui s'étend sur environ 8.5km<sup>2</sup>, comprend une partie continentale et un ensemble d'îlots associés. Hormis les îlots au contexte bien particulier et l'isthme de *Kermorvan*, rattaché à la commune depuis 1961, le territoire communal du Conquet se présente en situation de presqu'île isolée dans le sud du bas Léon avec, au nord une côte relativement basse délimitée par la ria de *Poulconq*, à l'ouest une côte surélevée baignée par la mer d'Iroise, et au sud par le ru du *Goazel*. Situé en contrebas du plateau granitique du Léon entre deux chevauchements géologiques, le sous-sol du Conquet est composé principalement de micaschistes. La carte géologique simplifiée du Léon permet de souligner l'originalité du Conquet. De la nature tendre de ces roches et en raison de l'érosion induite à la fois par l'écoulement des eaux de surfaces, par les attaques répétées des éléments (mer, vent) et, dans une moindre mesure, par la main de l'homme qui en exploite la ressource (pavés et dalles de schistes), le relief s'est modelé au fil du temps avec des formes bien caractéristiques. La presqu'île de *Kermorvan*, la ria du Conquet et de nombreuses grèves de la côte ouest (*Pors Pabu*, *Portez*, *Pors Liogan*, *Porz Doun*, etc.) se distinguent de l'ensemble du plateau. Une autre des spécificités de ce sous-sol tient en la présence de nombreuses fractures existantes dans la roche et qui, par endroit, font affleurer des sources à proximité du rivage dans les grèves. Ces sources « de bord de mer » qualifiées d'aiguades, ont depuis longtemps été recensées par les marins, transmises par le « bouche à oreilles » puis relevées sur les cartes pour approvisionner en eau douce les équipages au cours de leur voyage : *aod ar feunteun*, *feunteun portez*, *porz ar feunteun*, *feunteun an aod sabl*, *aod feunteun ar gourin*. Les capitaines de navires, suivant les vents et les courants, s'abritaient de la côte et envoyaient des matelots à bord de canots remplir des tonneaux à la source. Par la suite des lavoirs, grands bassins en pierres réservés à l'usage des « lavandières » du Conquet et alimentés en eau par ces sources (ex : lavoirs de *Prat ar C'Halvez*, de *Pors Doun*, de *Portez*), ont été aménagés pour des raisons d'hygiène au cours du XVIII<sup>ème</sup> siècle. La plupart de ces sources ont perdu leur usage. Actuellement, le manque d'entretien de ces points d'eau et des parcelles alentour engendre une pollution par filtration des sols et rend ces sources impropres à la consommation. Dans certains cas, l'accès à l'emplacement est difficile. Parfois la source n'affleure même plus. [1].

*EXPERTISE MODE D'EMPLOI*  
*extrait de l'analyse de la deuxième facette*  
*du territoire du Conquet*

**Le Conquet, un port au carrefour des grandes routes maritimes européennes.**

La mer d'Iroise : une route vélique commerciale, longtemps incontournable mais risquée.

La mer, depuis fort longtemps, a été un moyen évident d'échanger pour les peuples éloignés géographiquement. Depuis l'antiquité, les populations maritimes n'ont cessé de construire des bateaux à voiles suffisamment robustes pour commercer sur la base des richesses produites localement ou de celles qui transitaient par leur territoire. Les routes véliques de la façade atlantique sont à distinguer de celles de la méditerranée. La force des vents, les courants spécifiques par endroits et les mouvements de marées qui varient en fonction de l'attraction combinée de la lune et du soleil sur les océans, sont autant de facteurs qu'il faut intégrer pour naviguer sur ces côtes. La mer d'Iroise qui baigne les côtes à l'ouest du Finistère est réputée pour être une des plus dangereuses d'Europe. Continuellement animée par de forts courants que l'on nomme « passage du Four », « passage du Fromveur » ou « raz de Sein », cette mer exige d'avoir une bonne connaissance des lieux et un sens aigu de l'observation pour en distinguer les nombreux récifs et écueils émergés à marée basse et se repérer sans s'échouer sur les rochers, îlots et îles telles que l'île de Sein ou l'archipel de Molène. De profondeurs variables et située à l'entrée de la Manche, la mer d'Iroise expose les navigateurs à des courants intenses à chaque cycle de marée. Ainsi, durant le flot, de forts courants portent au nord-est « en remplissant » la Manche et avec le jusant, ils s'inversent, laissant la Manche se « vider ». Plus localement, dans le goulet de Brest, la rade se « vide » et se « remplit » produisant un effet comparable. Les navires qui servent au cabotage, plutôt « ronds », trapus et robustes, ne sont mus que par leur voile et ne tiennent pas très bien la mer. La navigation forcément difficile, se fait « à vue », de caps en grève, en promontoires. La chaussée de Sein mais aussi l'archipel de Molène et ses nombreux écueils représentent alors un danger potentiel. Les bateaux naviguent donc plutôt de jour et se rapprochent au maximum de la côte pour en distinguer les amers (clocher d'église, tourelle, mât, maison, rocher peint ), observer la couleur des fonds, remarquer la présence d'oiseaux marins ou de poissons connus dans les parages. Les outils à bord sont rudimentaires. La sonde sert à mesurer la profondeur de l'eau et le Loch mesure approximativement la vitesse du bateau. Avant les « Grandes Découvertes » et leurs retombées scientifiques en matière de cartographie et de navigation, tout ce qui se trouve à l'ouest, au-delà de l'horizon, représente l'inconnu. A cette époque la propulsion vélique des bateaux nécessite donc de prendre son temps et de suivre au plus près la côte pour éventuellement s'y abriter. Depuis l'époque romaine, les petits ports de la pointe du Finistère tel que Penmarc'h, Audierne, Camaret, Le Conquet, Lanildut, l'Aber Wrac'h ( ) s'imposent comme des escales utiles voire nécessaires pour bon nombre d'hommes et de marchandises engagés dans la mer d'Iroise [1].

*EXPERTISE MODE D'EMPLOI*  
*extrait de l'analyse de la troisième facette*  
*du territoire du Conquet*

**Le Conquet, un espace habité qualifié « d'entre-deux ».**

Quels rapports entretient la commune de la pointe occidentale du Finistère avec la mer d'Iroise ? Et à quel point la maritimité a-t-elle influencé les modes de vie d'une population aux ressources restées pendant longtemps principalement agricoles ? Sur cette commune, l'espace dans lequel chacun se plaît à vivre s'appréhende de plusieurs façons. La frange littorale a longtemps été perçue comme une frontière où s'affrontaient, dans la dualité, la mer et la terre. Pourtant le bas Léon maritime présente aujourd'hui les caractéristiques d'un espace de transition « terre-mer ». Plusieurs territoires de vie sont à distinguer socialement. Ils relèvent d'une construction mentale fondée sur des rituels et des habitudes de vie liées à l'environnement :

- *Tud ar vor* ceux qui sont de la mer et qui fréquentent les quais de la ville-port du Conquet, les ports d'écales (Bordeaux, La Rochelle, Sein, Molène, Ouessant, Le Palais à Belle-Ile) et les lieux de pêche (plateau de Rochebonne, les basses connues, les Berlinguesí ).
- *An Arvor* ceux qui sont de la côte (terrains compris entre 0 et 500m à vol d'oiseau de la côte).
- *Tud Ar Menez* ceux qui sont plus dans les terres (terrains au-delà de 500m de la côte mais toujours sur la commune).

Il est fréquent d'entendre les anciens distinguer les *Tud ar Menez* des *An Arvor*:

« Ici, ce n'est pas l'Argoat, c'est l'Armor ! Quand vous allez dans les terres, même celle de la commune, c'est le Menez ! An Armor, c'est le long de la côte. Tud an Armor, c'est ceux de la mer et tud ar Menez, les gens du Menez ». « Il y a l'Armor et l'Argoat. Ici, c'est l'Armor, la côte. Et l'Argoat, c'est beaucoup plus bocageux. C'est à quelques kilomètres. Par exemple, quand on arrive à Plouguerneau ou à Plouzané, on voit des bois. Au Conquet, à Kerjean, il y a un petit bois, le bois de pins. Par contre le long de la route de Plougonvelin, il n'y a pas de bois, c'est juste quelques plants dans les jardins et quelques arbres ». « L'espace côtier n'a donc pas d'arbres et sa végétation est rase. Elle comprend des espèces caractéristiques du littoral comme l'arméria, la carotte à gomme, la piloselle et la silène maritime ». « Partout sur la côte, il y a des pierres. Tu peux compter 3-400 mètres (à l'intérieur des terres), il y a des pierres. Les talus de la côte viennent des pierres de la terre (Douar) de la grève (Aod) et des rochers, (Reier) aussi ! Lochrist, Saint-Mathieu, il y a des pierres de la côte dans les murets. Et on voit de la pierre sur tout le bord ! A l'intérieur du Conquet, bon par exemple à 5-600 mètres de la côte, ce sont des talus en terre. Ça devient des talus de champs, faits avec de la terre et quelques pierres pour faire tenir ». Belle façon de définir la ligne de partage entre la terre et la mer à partir de la nature des clôtures des champs et fondée sur des distances approximatives issues de la réalité du quotidien (plantes et espèces récoltées, présence de petits bois le long de la route de la côte.). [1 .].

Sous l'angle de la géohistoire, le maritime ne se limite pas à la seule cité portuaire. L'analyse croisée montre que, selon les cycles de l'activité maritime, son rayonnement a pu prendre différentes formes et établir des héritages maritimes bâtis à différents endroits de la côte (activité goémonière pratiquée en saison sur les îles et îlots maison de marins situées dans les hameaux retro littoraux, signalisation des côtes avec le phare de Lochrist situé en hauteur sur le plateau à 3 kilomètres de la mer...). En partant de l'histoire du port, l'analyse nous a conduit à élargir le territoire maritime à la pointe occidentale du plateau du bas Léon depuis la Pointe Saint-Mathieu jusqu'à la presqu'île de Kermorvan.

Inversement, et toujours sous l'angle de la géohistoire appliquée au maritime, l'étude du territoire rural de la commune de Moëlan-sur-Mer (cf. figure 74) a souligné la contribution des petits sites portuaires à ce territoire.

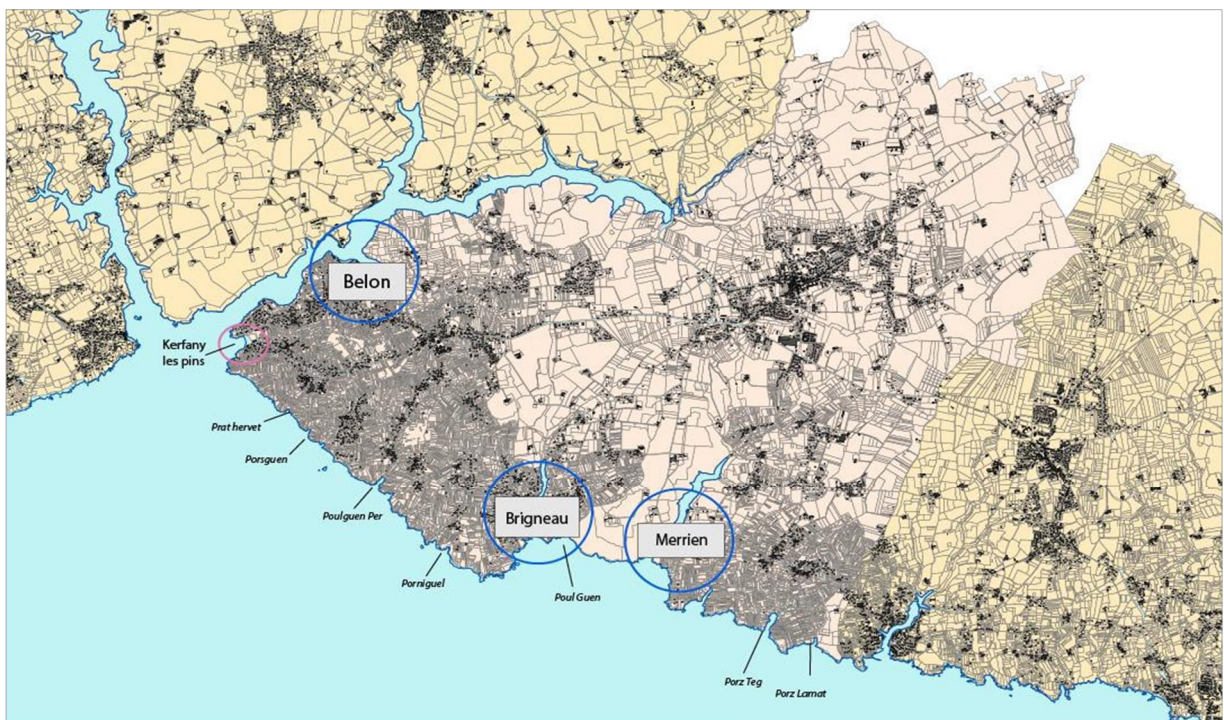


Figure 74: Les trois ports du territoire de Moëlan-sur-Mer. Réalisation: Laure Ozenfant, 2016.

## EXPERTISE MODE D'EMPLOI

### Données géohistoriques : le cas de moëlan-sur-Mer

Les données générales du territoire de Moëlan-sur-Mer

Dans le sud-est de la Cornouaille la commune de Moëlan-sur-Mer occupe une superficie de 4 735 hectares. Disposée en forme de triangle scalène, la base, au sud, d'une quinzaine de kilomètres, l'unit à l'océan, le côté nord-ouest est limité sur toute sa longueur par le Belon maritime et dulciquole et son côté est, constitué d'une alternance d'espaces boisés et de terres agricoles fait la jonction avec l'arrière-pays rural. L'influence maritime a profondément marqué une grande partie de la commune tant au niveau de son économie que de ses habitants, séparant les gens qui vivaient près de la mer, appelés les « *kostez ar mor* », de ceux de l'intérieur ou « *kostez ar c'hoat* ». La côte est constituée de falaises, plus ou moins hautes, échancrées de criques, d'anses, de plages et les rives sont recouvertes d'une végétation où se mêlent les ajoncs, les chèvres-feuilles, les fougères, diverses espèces arbustives et arborées. Les paysages sont somptueux.

Par ailleurs, cette commune a la particularité d'avoir trois rias qui constituent aussi des écosystèmes remarquables pour la faune et la flore et dont l'homme a su tirer profit en y implantant des ports de pêche:

- *Belon* orientée WSE qui s'étend jusqu'à 20 kms dans les terres et dont elle partage les rives avec la commune Riec sur Belon,
- *Brigneau* orientée WE puis NNW et longue de 1km100
- et *Merrien* orientée NE-SW, longue de 1km800 et plus profonde que *Brigneau*.

La commune de Moëlan-sur-Mer est riveraine de Quimperlé au nord-est, de Riec-sur-Belon au nord-ouest et de Clohars-Carnoët au sud-est. Située à 9kms de la voie express (RN 165) sur l'axe Quimper-Lorient-Rennes, Moëlan-sur-Mer est une commune attractive de 7200 habitants à l'année - chiffre en augmentation depuis 10 ans- et qui double en saison estivale. L'habitat s'organise en différents pôles, un bourg d'arrière côte, deux villages, trois ports et de nombreux hameaux. Les principaux pôles d'urbanisation sont : le bourg d'arrière côté de *Moëlan*, le village de *Kergroës*, le village balnéaire de *Kerfany-les-pin*, les hameaux et autres écarts d'urbanisation : *La villeneuve*, *Kerampellan*, *Kernadoz*, *Kerhuiten*, *Plaçamen*, *Kervignac*, *Bellevue*, *Kerdoussal*, *le Croaziou*, *Kercolin*, *Quilimar*, *Kerguillaouët*, *Kergoulouët*, *Kermeur Bihan*, *Kermeur Braz*, *Kerduel*, *Kerdoualen*, *Kerhermeur*, *Kersell*, *Malachap*, *Menemarzin*, *Kermeurzac'h*, *Kerrouz*. Enfin trois petits ports sont présents sur la commune de Moëlan-sur-Mer et forment des lieux de vie historiques : *Brigneau*, *Merrien* et *Belon*.



## BRIGNEAU, une anse et un port

Brigneau a été un grand port sardinier où s'est développée une pluriactivité autour de l'activité de conserverie et de pêche côtière depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> jusque dans les années 1980.

Aujourd'hui, suite au déclin des conserveries, l'ensemble des activités satellites (ferblanteries, chantiers navals, établissements hôteliers) ont cessé de fonctionner et le port de Brigneau s'est quelque peu endormi.



## Les grandes étapes de son développement dans l'histoire

- Avant 1850, Moëlan est un territoire rural littoral.

Le bâti hérité de cette époque dans le secteur concerné :

**Allée couverte de Kercordonner**, à quelques encablures du port qui atteste d'une présence ancienne de l'homme sur ce territoire littoral.

**Lieu-dit « le Temple »**, qui correspond à l'emplacement d'une ancienne aumônerie des Templiers au XII<sup>ème</sup> siècle.

**Domaine du manoir de Kermoguer** (XV<sup>ème</sup> siècle) avec son **pigeonnier restauré en 2013 par la ville de Moëlan**. Les alentours ont été récemment mis en valeur par l'association « Patrimoine, tradition et nature ».

**Chapelle Saint-Pierre**, village de Kerglouanou : « cet édifice rectangulaire à chevet plat et à clocheton triangulaire, **dédié au patron des pêcheurs**, est construit sur le site d'une ancienne chapelle. Sans entretien depuis la Révolution et presque en ruine en 1853, elle est reconstruite en 1888. Près de la chapelle se dresse une pierre phallique, creusée en son sommet, où étaient déposées les offrandes d'orge et de miel vendues lors du pardon. Cet usage s'est perpétué jusqu'en 1947 ». **Moulin Jaouen**, ancien moulin à vent.

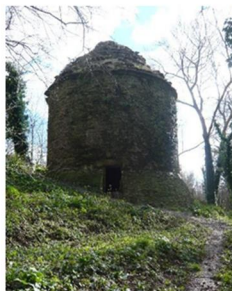
**Village de Poulvez** : ancienne chapelle attestée en 1653, ruines visibles encore au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, dédiée à Sainte-Anne. En 1974 une statue en bois du XVI<sup>ème</sup> siècle subsistait chez un particulier. Il y avait autrefois une procession entre Kermeurzach et la chapelle de Poulvez. Le chemin de la procession était toujours vert (jamais sec). La statue n'a jamais voulu quitter Poulvez : le cheval qui devait la déplacer n'a jamais voulu avancer.



Allée couverte de Kercordonner



Statue de la procession



Colombier du manoir de Kermoguer- chapelle Saint-Pierre du village de Kerglouanou



- Au XIX<sup>ème</sup> siècle: l'essor industriel de la conserverie opère un tournant vers le maritime. C'est la naissance des ports tels que Brigneau.

### Cadastré de 1832

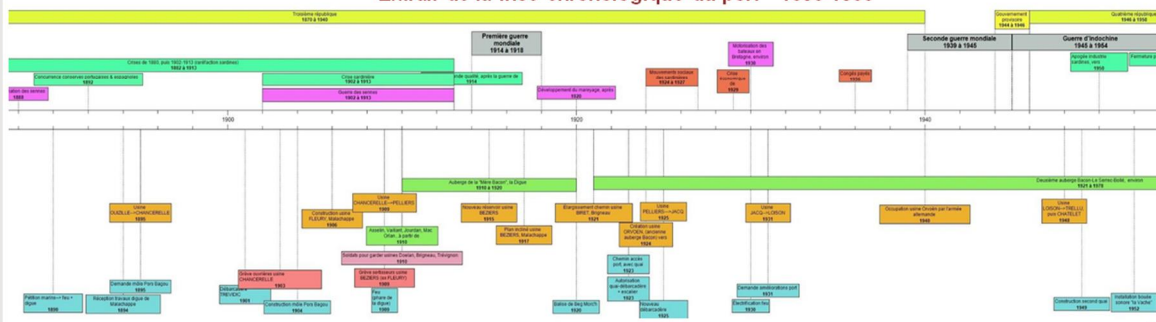


On y voit la presse à sardines, rive droite. Pas encore de môle. On distingue bien le ruisseau qui se jette dans l'anse de Pors-Bagou, recouvert au moment de la création du parking, vers 1960.

Sur ce littoral dont les falaises surplombent l'océan atlantique, Moëlan s'est trouvée être un lieu stratégique de surveillance et de défenses côtières. Seront construits à la fin du XVIII<sup>ème</sup> le corps de garde de Malachappe (1790) et la batterie de « Brigno », vendue aux enchères par l'Etat, en 1863.

Quelques professions relevées sur les actes d'état-civil, aux XVIII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> siècle : gardien de poudre, commis de presse, ferblantier, boîtier, chef d'usine, tonnelier, cabaretier.

### Extrait de la frise chronologique du port 1890-1950



## Des rituels sociaux issus du maritime : les régates



Régates début XX<sup>ème</sup> siècle

### Les fêtes : hier et aujourd'hui

Les régates du préposit de Doëlan avaient lieu tous les trois ans et se déroulaient alternativement à Doëlan, Merrien et Brigneau. Elles étaient accompagnées de courses et jeux à terre, dotés de nombreux prix. Le traditionnel repas avait lieu à l'auberge de Malachappe. Elles furent organisées jusqu' aux années 1990.

En juillet 2015, une fête, organisée par l'association « Brigneau digne en fête », a eu lieu sur le port, pour renouer avec cette tradition. Elle est à nouveau programmée en 2016.

Participation musicale du groupe « Moëlan-à-vent » (accordéons) lors des fêtes actuelles: « Journées Mac Orlan » 2012 ; journées du patrimoine 2013 ; fête de la musique chaque année : fest-noz sur le quai, visites guidées avec pauses musicales...



Arrivée des misainiers, fête 2015



Course en barrique, tout début XX<sup>ème</sup> siècle



Course à la godille, fête 2015



## Des rituels sociaux issus du maritime : lancements de bateaux, fêtes scolaires, fêtes d'usines...



Foule lors d'un lancement de bateau

Le **lancement d'un bateau** était un jour de fête : les enfants étaient autorisés à quitter l'école pour assister à l'évènement.

Il n'était pas rare que les locaux de l'usine servent pour les **fêtes scolaires**.

La fin de la saison du **ramassage de goémon** était prétexte aussi à une fête.

Extrait du journal des  
élèves de l'école  
de Brigneau- kérouze,  
janvier 1948



Repas de fin de saison à l'usine, 1928

### LE PETIT-LAIQUE

#### La fête à Brigneau.

Hier notre école avait donné une représentation à Brigneau dans l'usine de M. Delamare: chants, danses... Denise s'est fait traiter de mardi — gras chez elle, puisqu'elle était maquillée. Après la représentation il y avait eu bal. L'on glissait sur le ciment malgré la sciure de bois. Beaucoup d'entre nous tombaient José s'amusa à se laisser tomber exprès. On avait dansé la gavotte aussi.

## Sous le regard des artistes : peintres et écrivains

Brigneau a pris quelques galons de notoriété dès la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, grâce aux artistes peintres et aux écrivains séduits par sa beauté discrète. Henri Moret, établi à Doëlan depuis 1894 et Emile Jourdan, amis de Paul Gauguin, vont les premiers mettre en scène Brigneau et ses alentours. Entre 1914 et 1930, Emile Jourdan y peint une série de tableaux de sardiniers dans le port, ainsi que des ramasseurs de goémons.

Maurice Asselin, qui découvre la Bretagne en 1905, fait de Brigneau son port d'attache et l'éloge qu'il en fait à Montmartre incite des peintres, mais aussi des écrivains à le rejoindre, comme Pierre Mac-Orlan qui fera des peintres Jacques Vaillant et Emile Jourdan des personnages de son roman *Le Chant de l'équipage*. L'auberge de la Mère Bacon sert de lieu de ralliement à ces créateurs de tout poil.

Au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, Brigneau s'ancre un peu plus dans la modernité dans les œuvres d'Albert Copieux, de Xavier Josso, de Maurice Ménardeau, d'Henri Barnouin, de Jean Lachaud, de Verdier. Malachappe peint en 1940 par Pierre Tal Coat annonce son passage vers l'abstraction.

Dans les années 1960, les poètes Louis Le Cunff et Jean Laugier viennent à Brigneau passer leurs vacances et écrire. Le Café Brintin leur permet de retrouver quelques-uns de leurs amis écrivains venus en voisins, comme Charles Le Quintrec, Xavier Grall ou Gérard Le Gouic. Les peintres Jund, Le Leuxhe y laissent un témoignage de l'évolution du port.

Aujourd'hui l'activité littéraire et artistique semble s'être assoupie, bien que Brigneau conserve tout son charme. Jean-René Couliou en peignant la digue et Jean-Luc Cudennec son pêcheur à la manière de Filiger, apportent un ultime témoignage.

Dans tous les cas, l'analyse croisée conduite sous l'angle de la géohistoire nous invite à redéfinir les limites du territoire sous influence du maritime à travers des cycles que l'on qualifie de terre-mer. Contrairement à la réalité administrative qui découpe en zones bien distinctes les espaces, les territoires maritimes n'ont pas de limites franches. Etablies au fur et à mesure, elles sont le fruit des échanges des hommes sur la longue durée et se rapportent donc le plus souvent à des limites culturelles (armor/argoa) et/ou physiques (plateau, vallée, bras de mer).

### **5.1.3. Un nouvel outil de synthèse représentant les cycles terre-mer**

Entre 2012 et 2019, j'ai pu tester et appliquer cette méthode auprès de collectivités territoriales<sup>105</sup> bretonnes. La démarche diagnostic est utile pour circonscrire un territoire et faire ressortir ses principales caractéristiques. Néanmoins sa retranscription prend le plus souvent la forme d'un long récit descriptif qui est difficilement transposable à d'autres analyses (économique, environnementale). C'est pourquoi j'ai conçu un nouvel outil qui, de façon schématique, puisse représenter à la fois les spécificités d'un territoire maritime et un élément fort de la territorialité des villes portuaires : les héritages maritimes bâtis.

#### **Un schéma de lecture**

Avec cette méthodologie, les cycles terre-mer sont retranscrits selon une double approche (cf. figure 74). Dans une lecture verticale, chaque cycle terre-mer est distingué dans son cycle de référence par un schéma cartographique renseigné par des données géo-historiques et un relevé des héritages maritimes bâtis. Dans une lecture horizontale, en suivant l'évolution des différents cycles terre-mer, on peut appréhender le complexe géographique maritime sur le temps long et distinguer l'éventail des héritages maritimes bâtis présents aujourd'hui sur le territoire, dans leur grande diversité et leur originalité.

---

105 Ozenfant, Péron, Despretz (2012). Expertise sur le patrimoine maritime bâti des sept ports de Plougastel-Daoulas. UBO.OPMC. 207 p.

Ozenfant (2014). Expertise sur le patrimoine maritime bâti du Conquet. UBO.OPMC. 144 p.

Ozenfant (2016). Expertise sur le patrimoine maritime bâti de Plobannalec-Lesconil. UBO.OPMC. 128 p.

Ozenfant (2016). Expertise sur le patrimoine maritime bâti de Lanildut. UBO.OPMC. 156 p.

Ozenfant (2017). Expertise sur le patrimoine maritime bâti de Loctudy. UBO.OPMC. 158 p.

Ozenfant (2018-2019). Expertise sur le patrimoine maritime bâti de Lampaul-Plouarzel. UBO.OPMC. 152 p.

EXPERTISE MODE D'EMPLOI :  
les cycles terre-mer

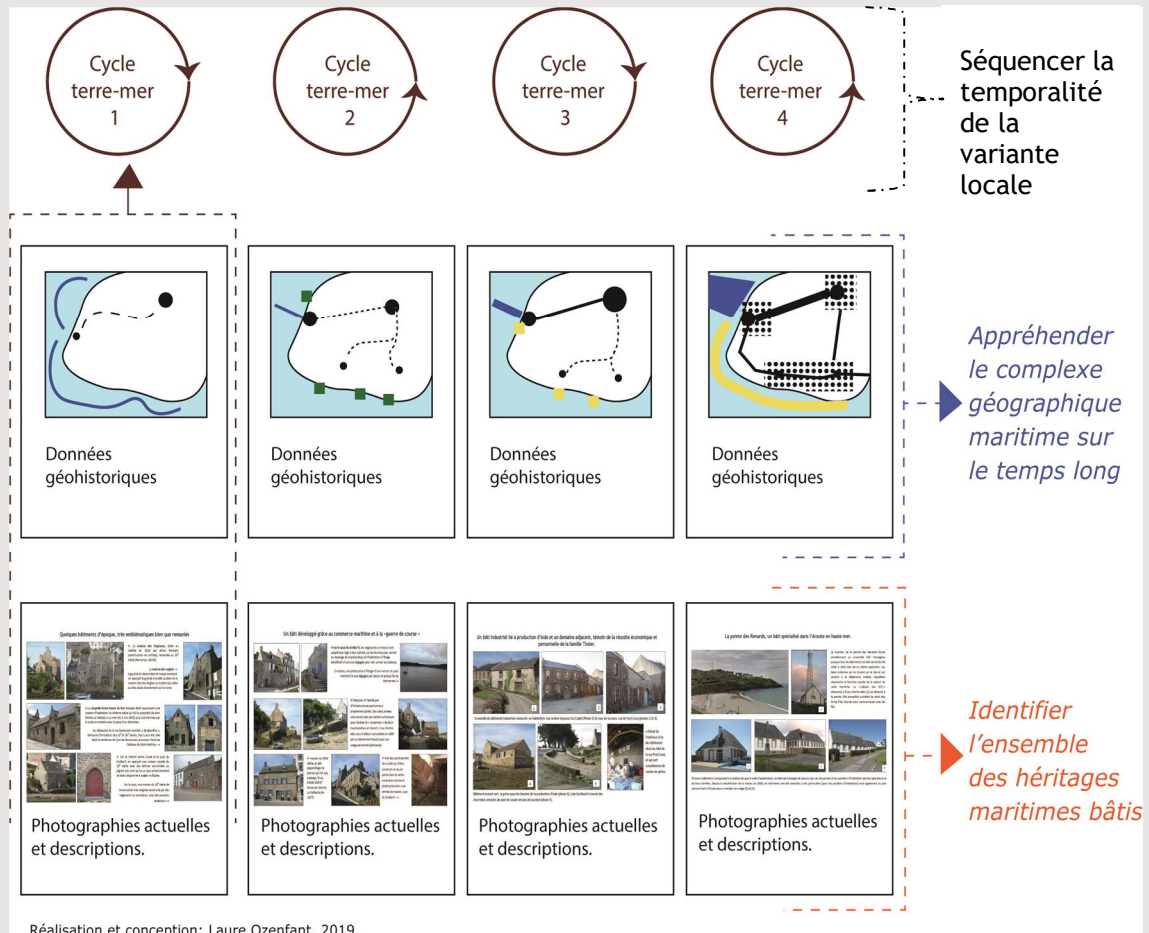


Figure 74: Méthodologie pour analyser les cycles terre-mer successifs d'un territoire maritime.

Par la double lecture, le complexe géographique étudié se rapporte à un canevas où ressortent les héritages maritimes bâtis comme autant de points d'ancrage, produits de la territorialité. On peut alors se saisir de « ce semis » pour questionner nos modes de vie actuels en confrontant les matériaux du passé à leur utilité aujourd'hui et leur potentialité de demain. Selon Edgar Morin, « la création et l'expérience sont des vecteurs d'éducation dont il faut s'emparer pour préparer le territoire de demain ». Ainsi à chaque rupture de cycle, il revient à la société d'opérer ou non un tri sur le passé et de mettre « hors du temps » les éléments qui lui semblent intéressant de conserver en vue de les utiliser dans une forme nouvelle de création et d'expérience.

## **Des héritages maritimes bâtis, témoin de variantes locales temporelles**

Il existe évidemment une concordance entre les cycles terre-mer et la temporalité commune aux littoraux français qui a été définie dans le sous chapitre 4-1-2. Dans l'attente d'un travail plus ambitieux qui viendrait à créer l'architecture temporelle des littoraux français en dégagant les systèmes géo-techniques qui en découlent, ce dernier aurait à y gagner avec l'application d'un tel outil de diagnostic car il permet d'enrichir la démarche scientifique en s'appuyant sur le produit des « variantes locales ». Parce que les héritages maritimes bâtis sont le produit des cycles d'activités maritimes passées, par leur recensement sur le terrain, ils rendent concrètement perceptibles les variantes locales d'une temporalité générale admise pour les littoraux français. Au cours de notre recherche, il nous est arrivé à plusieurs reprises d'élargir l'échelle temporelle de référence pour pouvoir intégrer les espaces maritimes les plus anciens au territoire de référence travaillé, à l'exemple du Yaudet (bâtis datant de l'âge du bronze<sup>106</sup>) ou bien encore de l'île Guénioc<sup>107</sup> (Landéda). Il pourrait en être de même pour les espaces maritimes et leurs vestiges se rapportant aux ports antiques romains tels que celui de Narbonne, de Fréjus ou de Vannes. Rappelons néanmoins que dans une optique d'aménagement durable de la ville portuaire, les vestiges et les traces identifiés montrent peu d'intérêt car à l'inverse du bâti, il n'est possible de leur attribuer un nouvel usage. Toutefois, par un travail interdisciplinaire (géographes, historiens, anthropologues et archéologues, etc.) portant sur ces « variantes locales », on peut enrichir la matérialité du territoire. L'apport de ces éléments de territorialité réside dans une meilleure compréhension de l'adaptation de l'homme à son territoire et au-delà aux paysages culturels qui s'y rattachent.

## **5.2. Les paysages maritimes culturels**

### **5.2.1. Qu'entend-t-on par la notion de paysage ?**

Pour aboutir à une réflexion sur le paysage, on pourrait s'interroger sur la symbolique des paysages de chaque ville portuaire étudiée, et questionner la valeur de leur représentation. Or, de façon pragmatique je cherche plutôt un moyen de décrire les paysages des villes portuaires.

---

<sup>106</sup> Une communauté gauloise, les *Yadètes*, y occupa le site et affirma son identité maritime en érigeant des remparts sur le pourtour du promontoire; l'un traversier barrant l'accès de terre (le dossen) et l'autre périphérique, courant le long de la falaise.

<sup>107</sup> De la fin de la période glaciaire jusqu'à la période romaine l'île était rattachée au continent. Au Néolithique, les populations venaient y déposer leurs morts, tandis qu'à la fin de l'Âge du fer (IIe-Ier siècle av. J.-C.) les Gaulois y ont construit un lieu de vie et d'artisanat, avec les vestiges de leurs maisons, entouré d'un enclos en pierre sèche et d'un talus.

Tout en abordant la territorialisation par l'approche « matérielle », je souhaite avoir une approche plus « sensible » des villes portuaires afin de nous différencier encore un peu plus de l'analyse sectorielle économique surreprésentée dans les études de diagnostic. Les villes portuaires sont rarement décrites à travers la notion de paysage et je souligne ici l'intérêt de représenter la diversité des points de vue qui se portent sur le « maritime » tout en soulignant l'originalité des cultures maritimes d'un territoire.

Partons de l'épistémologie du mot d'abord et de ses différentes acceptions. Dans le dictionnaire de la langue française (Larousse, 2018) :

- 1- Le paysage est un type de format de châssis pour tableaux.
  - 2- Le paysage est une étendue spatiale, naturelle ou transformée par l'homme qui présente une certaine identité visuelle ou fonctionnelle. (Vue d'ensemble que l'on a d'un point donné. Aspect d'ensemble que présente une situation. Peinture, gravure ou dessin dont le sujet principal est la représentation d'un site naturel, rural ou urbain).
- 

Le mot paysage présente deux acceptions possibles : l'une ayant trait à l'esthétisation, l'autre à l'espace qui nous entoure. En remontant dans l'histoire, on s'aperçoit que l'apparition du mot « paysage » intervient dans le champ de l'esthétisation de façon assez tardive dans la langue française. Il date du début du XVII<sup>e</sup> siècle et désigne *le résultat, sur un panneau de bois ou une toile (procédé alors tout récent), du travail du peintre*. Sous l'influence du courant des Lumières, il devient un art pictural *qui artialise la réalité et révèle le lieu en faisant naître une seconde fois la nature, ses couleurs et ses contours* (Pasquot, 2016). Au cours de la Renaissance et de l'Époque Moderne, le paysage est utilisé comme un outil au service de la connaissance du monde qui nous entoure. De l'esthétisation d'une scène d'un tableau à la description détaillée des lieux visités, il contribue à la synthèse de nombreux inventaires. Le paysage revêt alors un nouvel habit : celui de la représentation spatiale et un premier glissement de la notion s'opère au moment où la science s'affirme par la découverte de nouvelles terres explorées. Au XIX<sup>e</sup> siècle, il devient l'apanage des militaires et des géographes qui cherchent à travers cette notion à décrire un espace dans un *ensemble de signes pouvant caractériser une unité géographique sur le plan physique ou humain*.

De l'émergence des sciences naturelles au XVIII<sup>ème</sup>, la géographie s'est associée à l'écologie pour mieux comprendre le système naturel d'après ses attributs terrestres. Mais le paysage a surtout été placé au cœur de la géographie par Vidal de la Blache et les géographes classiques (1890 à 1920) qui l'utilisèrent pour décrire de façon analytique les pays. *« C'est le paysage le pays, l'expression d'une relation particulière entre une nature singulière et des civilisations particulières. La résurgence du terme de « pays » est le signe annonciateur du mouvement régionaliste du début du XX où l'étude des paysages et des individualités régionales procèdent d'une tentative de recomposition entre nature, le social et le politique. Il y a chez lui une tentative de comprendre la globalité des phénomènes et le lien entre l'état de la société et celui de la nature ».*

Ainsi au cours du XX<sup>ème</sup> siècle, le paysage s'analyse pour dénoncer une forme de destruction de la nature face à la croissance ininterrompue des villes. Au-delà, il suscite également l'intérêt de nombreuses disciplines qui cherchent à l'élever au rang de concept (architecture, sociologie, histoire de l'art, Nouvelle géographie, psychologie,...) en plaçant l'homme au cœur de la vision non plus comme spectateur passif mais comme acteur. L'objet paysage est questionné tout comme son échelle d'interprétation, l'esthétisation de l'environnement qu'il représente et les perceptions polysensorielles qui lui sont attachées, réfutant au passage l'approche de la géographie classique en tant que seule approche possible du paysage. Le sens du mot paysage s'en trouve considérablement élargi. On parle alors de « paysage touristique », de « paysage de l'âme » ou de « format paysage » ; et de nombreux synonymes lui sont admis : coup d'œil, point de vue, panorama, perspective, vue, regard. Face à la complexité de cette notion, le paysage ne peut être réduit à sa seule représentation. Il est concomitamment un regard qui se pose sur une portion d'espace et un spectacle. *Le paysage-spectacle empêche le glissement du concept de paysage vers des représentations d'espaces trop abstraits et trop vastes pour être regarder* (Lacoste, 1995). Il s'avère que ce paysage-spectacle ne peut être qualifié de concept car il n'est pas universellement partagé. *Face à ce spectacle, les points de vue se déclinent et se multiplient. Le paysage même si il nous entoure et nous environne, il est aussi en nous !* (Besse, 2018, p. 5). Il n'y a donc pas un paysage regardé par les gens mais autant de paysages que de personnes à le contempler.

C'est une œuvre sensible aux perceptions de ces créateurs qu'à celles multiples des autres habitants ou visiteurs. (Frémont, 1995, p. 36). Bien que le terme de paysage se décline dans une pluralité de regards, son analyse réside dans un double jeu dialectique entre *le milieu et l'imaginaire, entre la perception et les lieux retrouvés* (Frémont, 1995, p. 36). Il est le résultat d'une appréciation personnelle, physique et intellectuelle de l'espace (Corbin, 2001). En résumé, par glissement sémantique, depuis le XVI<sup>ème</sup> siècle jusqu'à aujourd'hui, la notion de paysage n'a cessé d'évoluer passant d'une perspective visuelle artialisée à un type d'espace analysé et ressenti émotionnellement par diverses interprétations. Le paysage est vu et donc ressenti.

Face à cette notion très relative et à l'ambivalence des pensées scientifiques qu'elle soulève nous sommes allés chercher la matière réflexive utile à notre recherche dans la pensée géographique humaine et sociale des années 1970. Ce courant réhabilita le paysage en tant que nature socialisée et anthropisée. En plaçant le paysage dans le géosystème, il est possible de rendre compte des représentations sociales de ce complexe tout en reliant la géographie physique à la géographie humaine. On parle alors de processus du paysage. « *Le paysage doit donc être appréhendé en même temps comme sujet et comme objet, ou plus exactement comme le passage incessant de l'un à l'autre. Cette analyse complexe et dynamique du « processus » paysager permet d'esquisser les scénarios paysagers qui, d'une part, permettent de mieux cerner le paysage comme « système » socio-écologique et, d'autre part, de mieux l'insérer dans une démarche sociale* » (Bertrand, 1978). Le paysage s'envisage comme le produit d'une synthèse descriptive rassemblant l'ensemble des traits caractéristiques de la géographie naturelle et des apports accumulés des civilisations qui l'ont façonné (George, 1984). S'intéresser aux paysages, c'est aussi s'intéresser à leurs représentations et à la façon dont on les perçoit (Frémont, 1975). Le paysage est phénomène quand il offre à l'observateur d'expérimenter la relation à un lieu, à un moment précis, en fonction de l'espace qu'il parcourt (Berque, 1995). Pour Roger Brunet, il faut chercher des signes, des traces ou des indices dans les paysages mais aussi leurs interactions interprétées comme de signaux.

Tandis que le « complexe géographique maritime » représente les états d'équilibres successifs des systèmes qui les ont produits, le paysage n'en est finalement que le reflet au deuxième degré (Brunet, 1995). C'est précisément en cela qu'il nous intéresse pour la conduite de notre recherche.



Le paysage maritime, en tant que produit matériel et social du complexe géographique, se distingue par la manière d'être regardé, qui elle, est propre aux références et aux valeurs de chacun. Le ressenti face à un paysage ne peut être qu'éphémère.

Dans le cadre de cette pensée géographique renouvelée, l'étude des paysages telle que nous la concevons s'envisage :

- en distinguant d'une part les « faits matériels » utiles à l'analyse classique et d'autre part les « significations particulières ou générales » qui leur sont liées (Levy-Lussault, 2013).
- en considérant le paysage comme le produit d'héritages du passé dont il traduit visuellement les résultats.
- en contribuant à alimenter en images des systèmes (sociaux, économiques) autres que le géosystème.

Différemment perçu d'une génération à l'autre, le paysage est toutefois guidé par une forme de pratique du lieu dans sa matérialité et sa mémoire. Dès lors, si « *le paysage est fait de signes, il n'est pas un système de signes*<sup>108</sup> » mais il peut servir à éduquer le regard en vue de protéger les lieux que les générations précédentes nous ont légué.

### **5.2.2. Eduquer à la mer pour aiguïser les regards**

Les premières sociétés littorales avaient-elles conscience du paysage maritime qui les environnait ? Pas si sûr. Le paysage est considéré comme un bagage mental avec des images nourries par les différentes pratiques culturelles et un épistème<sup>109</sup> qui est produit par des systèmes (Brunet, 1995). Cela sous-entend un temps de maturation pour construire de façon mental un paysage. Cela ne veut pas dire non plus que les premiers hommes n'appréciaient pas un beau coucher de soleil ou le reflet de la lune sur la mer, ou qu'ils ne craignaient pas la tempête et la fureur des eaux à l'approche de nuages noirs soumis à la force du vent. Dans ce cas, on parlera plus d'esthétisation de l'environnement (Corbin, 2001) qui fait davantage référence à des « paysages polysensoriels » subjectifs et spécifiques à chacune des personnes que de paysage culturel. Mais alors comment aborder la question des paysages culturels ?

---

<sup>108</sup> Extrait de l'ouvrage *l'empire des signes* de Roland Barthes, 1970. Réédité aux éditions du Seuil en 2002.

<sup>109</sup> Ensemble des connaissances propres à un groupe social, à une époque.

Les premières civilisations ont organisé leur territoire en fonction de données naturelles et créé les repères d'une culture paysagère en appui d'un ensemble de repères qu'il était possible de percevoir dans un environnement littoral et marin en perpétuel mouvement. Puis, les générations suivantes ont évolué en appui de ses bases.

- Edifier des hameaux retro littoraux, en ligne de crête ou en creux de vallons, non loin d'un point d'eau potable.
- Construire une cale et un petit front portuaire dans des havres abrités pour développer un usage maritime naviguant.
- Installer des guets propices à la surveillance côtière, en haut de falaise ou derrière un gros rocher pour voir sans être vu.
- Créer des cheminements depuis les champs vers les grèves et y trouver de l'amendement marin utile aux cultures.
- Attribuer un nom aux lieux de pêche à pied et se l'approprier.
- Organiser des processions rituelles et des pardons pour relier les lieux de culte à la mer.

De mon point de vue, sans un travail de terrain conforté par de multiples observations du milieu naturel, avec des passages répétés à différentes saisons et guidé par une personne qui a la connaissance, il me semble difficile de percevoir l'ensemble des traces laissées par les organisations humaines successives en ces lieux de la côte car elles sont plus ou moins visibles. A l'exemple de fours à goémon enfouis dans une dune, d'un crochet d'amarrage incrusté dans la roche, de guet en pierre, de menhir enfouis dans la vase (1). De nombreux héritages bâtis, principalement concentrés dans les villes portuaires, forment eux aussi les repères de cette culture paysagère maritime avec les éléments naturels environnants. Un paysage culturel se forme de leur combinaison. Le paysage culturel tel qu'il est défini par l'UNESCO, est une œuvre mêlant nature et empreinte laissée par l'être humain. Néanmoins on peut supposer qu'une société littorale qui tire une partie de ses fondements éducatifs dans l'observation répétée des conditions météorologiques à terre et en mer, partage nécessairement des valeurs et une culture paysagère commune. Selon Augustin Berque, pour qu'une société soit considérée comme « paysagère », elle doit remplir quatre conditions : posséder des mots pour dire le « paysage », des représentations littéraires, des représentations picturales et des jardins. En breton, il n'y a pas un mot mais des mots pour traduire le paysage à l'exemple de *Gweledva* ou *Dremmvro* (étendue visible) ou bien encore *Maezad* et *Taolennad* (vue d'ensemble).

La Bretagne a une culture paysagère originale et forte. Nous connaissons de nombreuses références littéraires et picturales qui en attestent. Notre recherche s'attache davantage à comprendre comment, par l'observation répétée d'éléments riches, contrastés et en perpétuel mouvement (les marées, les saisons, les dynamiques maritimes, ...) une société littorale aiguisé son regard, le convertit et continue de transmettre un certain nombre d'indices qui permettent d'accéder aux signifiés (Brunet, 1995). Si certains voient dans une grève à marée basse une simple étendue de vase, glissante, sale et malodorante, d'autres y verront un formidable espace de jeu, d'apprentissage à la mer et le souvenir de merveilleuses parties de pêche à pied. Tout est une question d'éducation, d'expériences et de points de vue. Il est important toutefois de formaliser ce qui constitue la richesse des paysages culturels maritimes parce que tout le monde n'a pas été « éduqué à la mer » et à l'ensemble de ces pratiques coutumières.

Dans une optique d'aménagement durable des littoraux, il importe de porter à la connaissance des professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme cette approche paysagère « sensible » offrant une autre lecture possible et dépassant la simple lecture du milieu ambiant. Par le passé, à l'occasion de ce travail de terrain j'ai déjà été confrontée à l'ignorance de professionnels qui, dans le cadre du projet de réaménagement d'un site de surveillance des côtes françaises, n'avaient pas été informés de la présence d'anciens lieux de cultes et de cimetières de naufragés. En posant une vision ludique et touristique sur ce lieu, ils avaient choisi de conserver les tables de pique-nique implantées en lieu et place de cet ancien cimetière, et projetaient de raccorder cet espace à l'ensemble du site par une promenade pédestre que des néons violets et verts viendraient éclairer la nuit tombée (cf. figure 75).

Les paysages maritimes sont des vecteurs de leçons et d'histoire dont il faut donner des clefs de lecture. S'ils avaient été suffisamment renseignés en amont, ces professionnels auraient pu percevoir la dimension plus grave et plus symbolique du paysage culturel maritime qui se déployait sous leurs yeux : celle d'un plan d'eau bien connu des marins pour la dangerosité de ces courants, et ces nombreux écueils naufrageurs situés dans le prolongement d'une pointe rocheuse sur laquelle avaient été érigés successivement trois phares. La commune a préféré retenir un autre cabinet d'architecture qui dans une approche d'ensemble a su privilégier un traitement sobre des espaces publics afin de souligner la diversité de monuments bâtis dans leur forme architecturale et leur fonction (cf. figure 76).



Figure 75: Emplacement du cimetière de naufragés au pied de la chapelle Saint Pierre et de sa tour à feu. Crédit photo : OPMC 2013.



Figure 76: La pointe de Saint-Pierre vue du phare après l'opération de réaménagement des espaces publics.

Le dernier phare construit à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle fut nommé Eckmühl selon la volonté de sa généreuse donatrice<sup>110</sup>, pour que « *les larmes versées par la fatalité des guerres, que je redoute et déteste plus que jamais, soient ainsi rachetées par les vies sauvées de la tempête.* ». Ce phare d'atterrissage de premier ordre, de plus de 60 mètres de haut, a une double portée : celle de son feu blanc à éclat régulier dont le faisceau lumineux atteint 23,5 milles nautiques et celle plus symbolique du sauvetage et de la solidarité des gens de mer (cf. figure 77).



Figure 77: La pointe de Saint Pierre et le phare d'Eckmühl éclairant la nuit de son faisceau lumineux. Crédit photo : Fabrice Le Borgne. Février 2018.

Depuis une quarantaine d'années, je constate de nouvelles façons de fabriquer la ville portuaire en la reconstruisant sur elle-même dans le cadre d'un renouvellement urbain. Au lieu de composer avec les formes urbaines héritées du maritime, on démolit d'anciens ensembles bâtis pour reconstruire des immeubles aux standards plus actuels (toits plats, hublots). Combien de bâtiments d'usines et de conserveries ont été rasés pour mettre en valeur un terrain idéalement placé en bord de mer dans le cadre de la nouvelle attractivité touristique des littoraux, rendant la ville muette de ces sirènes de travail ? Combien de placettes au débouché d'une ruelle donnant sur le quai ont été sacrifiées au profit de places de parking, supprimant au passage les *Treillenou* sur lesquels les marins faisaient sécher tour à tour, linges et filets ? Combien d'abris de canot de sauvetage ont été envoyés dans les terre-pleins ou amputés de leur rail de mise à l'eau pour les besoins d'un habitat plus actuel ?

---

110 La construction du phare d'Eckmühl situé à la pointe de Penmarc'h a été rendue possible grâce au don de la Marquise de Blocqueville, fille du Maréchal d'empire Davout, nommé prince d'Eckmühl suite à la victoire d'une bataille napoléonienne.

« Au Guilvinec, il manque quelque chose au décor de carte postale, petites maisons blanches et mer bleu émeraude. Il y a quelques semaines, l'interminable cheminée de la conserverie Paul Chacun, dont l'usine est désormais à l'abandon, a été rasée. Du coup, les marins pêcheurs de ce port de la côte bigouden, en Bretagne, qui s'en servaient comme point de repère, sont bien embêtés. Pas autant que les salariés, dont la plupart se sont retrouvés sur le carreau... »<sup>111</sup>. Dans cet extrait d'article du magazine *Stratégie* datant du 27 août 1999, on comprend assez bien le coup porté au « décor de carte postale » (cf. figures 78 et 79) avec la démolition de la cheminée de l'usine Chacun. Dans ce cas précis, ce n'est pas juste la disparition d'un élément bâti qui est constaté. Le journaliste évoque aussi l'incidence qu'a pu avoir la démolition de la cheminée sur le comportement des gens qui composent la société dans une forme de rétroaction (les pêcheurs perdent un repère à la côte et les anciens travailleurs de l'usine perdent symboliquement la valeur de leur travail et de leur savoir-faire). En 2013, à la demande conjointe des municipalités du Guilvinec et de Tréffiagat, une expertise sur le patrimoine maritime bâti de ce territoire bigouden<sup>112</sup> a été conduite et j'ai pu travailler sur la notion de paysage maritime culturel.

Si l'on arrive par bateau au port du Guilvinec-Léchiagat, force est de constater qu'avec un relief assez plat, le moindre élément bâti ou végétalisé détermine une forme un repère à la côte. Il s'agit donc d'être attentif aux éléments bâtis bien visibles dans le décor afin d'analyser les unités paysagères qui ponctuent l'espace urbain. Cette démarche analytique s'est accompagnée d'une collecte de témoignages d'anciennes ouvrières d'usine, d'habitants, amenant à une pluralité de regards sur les objets retenus. Si l'on garde à l'esprit qu'il n'y a pas un mais des paysages culturels maritimes, ces derniers, lorsqu'ils sont compris, offrent à un instant donné une lecture au second degré du territoire.

### **5.2.3. Appréhender le paysage culturel maritime en partant des unités paysagères**

Le paysage maritime ne peut pas être réduit à un ensemble d'éléments qui se déploient d'un seul tenant sous nos yeux. L'analyse paysagère ne se résume pas en une simple description géographique des lieux mettant en avant les éléments bâtis bien visibles et les éléments naturels qui les environnent. Il existe dans le paysage des éléments qui ne se voient pas.

---

111 <https://www.strategies.fr/actualites/marques/r8375W/comment-saupiquet-a-repeche-paul-chacun.html>

112 Expertise sur le patrimoine maritime bâti des communes de Guilvinec et de Tréffiagat (2013).





Figure 78: La conserverie Chacun en 1955 au Guilvinec. Carte postale Lapie.

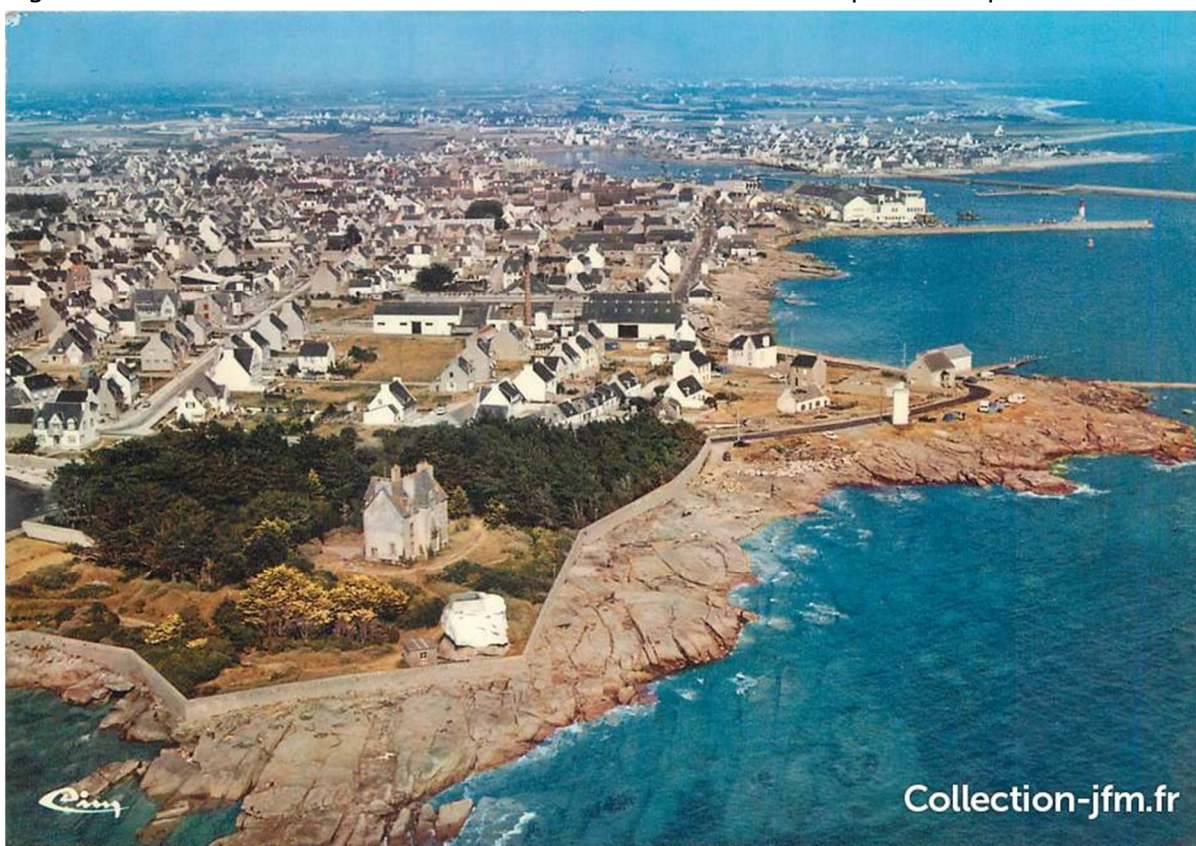


Figure 79: Vue aérienne de la pointe de Men Meur en 1976 avec la conserverie Chacun en second plan. Carte postale CIM. Collection-jfm.fr



En introduction de ce sous-chapitre (5.2.1), le cadre de pensée géographique dans lequel on conduit l'étude paysagère a été posé. Je propose maintenant de partir de la matérialité des unités paysagères qui ponctuent le territoire dans son ensemble pour, petit à petit, appréhender les différentes facettes du paysage culturel maritime qui s'y rattache à un instant donné (cf. tableau 11 et figure 80). Roger Brunet démontra dans sa recherche sur le paysage que ce dernier pouvait être à la fois un signe pour le chercheur, un signe pour l'usager et un agent de système. Par analogie entre le paysage et les unités paysagères, il est possible d'analyser les unités paysagères par le biais de ces différentes facettes.

Dans une première étape, le chercheur définit spatialement les éléments bâtis et naturels qui entrent dans la composition d'une unité paysagère. De là, on enrichit les unités de recherche ainsi circonscrites en allant puiser dans les ressources littéraires, picturales et musicales, issues du lieu ou produites à partir du lieu, pour retranscrire la part sensible non visible et symbolique du paysage. Puis il faut confronter ces résultats au regard des usagers (résidents, gens de passage, jeunes et moins jeunes) voire des professionnels (logos, brochures touristiques) pour avoir leur ressenti en les questionnant sur l'importance ou non de ces unités paysagères à leurs yeux. En tant qu'agent de système, ces unités paysagères participent à une forme de valorisation du territoire mais celle-ci n'est pas toujours maîtrisée par l'ensemble des acteurs. Dans nos sociétés actuelles, l'image reste un support privilégié pour transmettre des informations dans le cadre d'une communication destinée au grand public. Les paysages culturels maritimes n'échappent donc pas à la règle. Ainsi dans une fameuse publicité pour des conserves de sardines, en utilisant l'image d'un paysage culturel maritime composé d'un ancien bateau de travail qui navigue et d'une digue d'entrée de port, l'entreprise a pu rattacher à son produit des valeurs liées à la tradition, au travail collectif, à la fraîcheur d'un produit, à la maîtrise d'un savoir-faire. Les élus des communes ne sont pas toujours conscients du potentiel marketing des paysages culturels qui les environnent. Certains découvrent parfois avec stupeur qu'un élément bâti très emblématique de leur commune est un « agent du système marketing » d'une entreprise privée qui n'est même pas établie sur la commune. Cette situation peut s'avérer contraignante pour un territoire car le produit marketé lui est de fait associé et on garde le sentiment de ne plus maîtriser les choses ou bien de ne plus pouvoir en tirer parti. L'étude des paysages doit être menée de façon concrète par l'ensemble des acteurs d'un territoire. C'est pourquoi, nous avons conçu cet outil afin qu'il soit utilisé dans une dynamique de projet.

*EXPERTISE MODE D'EMPLOI*  
*les unités paysagères*  
*d'un territoire maritime et littoral*

Tableau 11: Analyse du paysage culturel maritime et littoral

<b>LES TROIS FACETTES DU PAYSAGE</b> (Brunet, 1995)		
<b>1-</b>	<b>2-</b>	<b>3-</b>
<u>Un signe pour le chercheur</u>	<u>Un signe pour l'utilisateur</u>	<u>Un agent des systèmes</u>
Identification de témoins qui offrent la possibilité de remonter aux signifiés.	Il est perçu par celui-ci et en retour il lui attribue diverses connotations (laid, beau, détente, joie, hostile....)	Un élément actif ou passif des survivances des systèmes territoriaux.
<b>LES UNITES PAYSAGERES</b>		
L'unité paysagère est constituée d'un ou plusieurs éléments bâtis bien visibles, en harmonie avec leur environnement proche et qui par leur volume et leur emplacement dans l'espace ponctuent le paysage maritime dans son ensemble. <ul style="list-style-type: none"> <li>la cartographie comme support explicatif</li> </ul>	La population résidente et les gens de passage lui attribuent une valeur. L'intérêt pour cet ensemble paysager est exprimé de façon concrète : <ul style="list-style-type: none"> <li>par le biais d'enquêtes et d'entretiens</li> <li>ou de façon plus symbolique</li> <li>à travers diverses œuvres (littérature, peinture, photographie, chansons, musique, etc.).</li> </ul>	L'unité paysagère est utilisée pour communiquer et se présente comme un atout pour le marketing territorial. <ul style="list-style-type: none"> <li>logo d'entreprises, brochures touristiques, etc.</li> </ul>

EXPERTISE MODE D'EMPLOI

Appréhender les unités paysagères d'un territoire :  
le cas de Guilvinec-Léchiagat

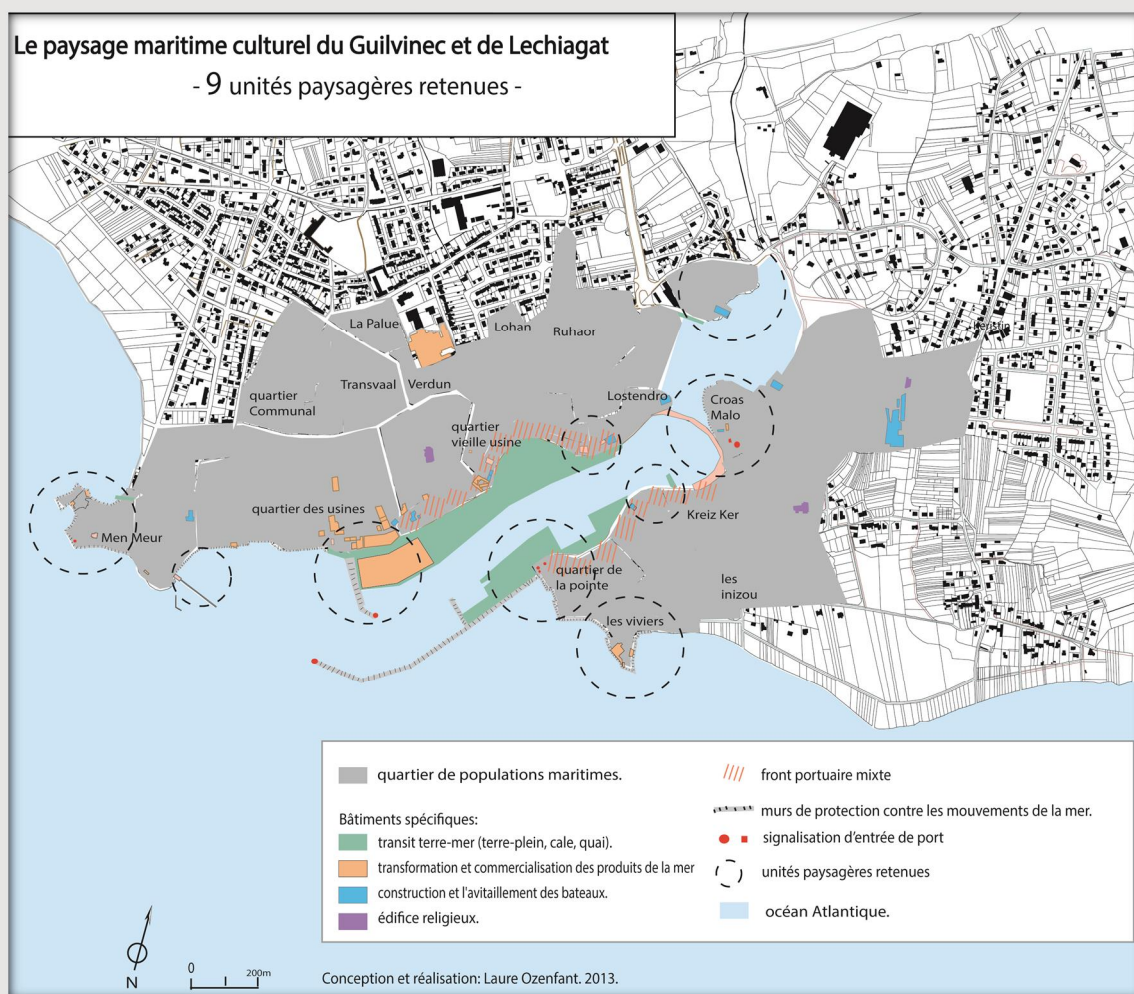


Figure 80: Les neuf unités paysagères du paysage maritime du Guilvinec-Léchiagat

De part et d'autre des rives du Ster, l'homme a construit des bâtis pour accompagner le développement du port de Guilvinec-Léchiagat. Parce que le pays bigouden se caractérise géographiquement par un trait de côte peu élevé au-dessus du niveau de la mer, on distingue bien les formes de la ville portuaire. Du fait de leur histoire, beaucoup de bâtiments constituent les repères dans l'espace urbain d'un paysage de culture maritime. Dans le cas du Guilvinec-Léchiagat, neufs unités paysagères sont ressorties de l'analyse: la pointe de Men Meur, la grève jaune, le terre-plein de la criée, le chantier naval Henaff, l'arrière-port, Croas Malo, la cale Biger, quartier de la Pointe, les viviers).



Figure 81: Œuvre picturale de Raymond Louis Quillivic représentant le port de Guilvinec L'échiagat avec au dernier plan le grand feu de Croas Malo.



Figure 82: Le feu de Croas Malo aujourd'hui surmonté d'une boule et peint d'une bande rouge verticale en façade. Été 2016. Crédit photo: OPMC.

L'analyse des unités paysagères (et à travers elles, celle du paysage culturel maritime) offre ainsi une lecture sensible du territoire au second degré qui n'a de sens que si elle est partagée collectivement (cf. figures 81 et 82). *Le « laid » comme le « beau » ne relèvent pas du seul registre de l'esthétique et du sentiment. Ils appartiennent tous deux également à des valeurs collectives véhiculées par tout un appareillage idéologique [1] (Pasquot, 2016). C'est pourquoi dans cette approche, on parle alors plutôt de « processus d'analyse » des paysages culturels maritimes. Par les valeurs collectives qu'ils véhiculent en un instant donné, ils sont intimement liés aux identités qui se font et se défont sur un territoire.*

C'est ce qui précisément nous amène à réfléchir et à penser une troisième approche : celle de la fabrication d'identités maritimes sur la base de valeurs collectives véhiculées sur le temps long de l'histoire par les sociétés littorales.

## **5.3. Les identités de territoire maritime**

### **5.3.1. L'identité : une valeur commune ou un critère de différenciation ?**

De nos jours, les sociétés littorales expriment leur volonté de tirer parti localement de la mer dans un rapport inverse à celui du XIX<sup>ème</sup> siècle et de la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. La mer n'est plus représentative de valeurs de production et de travail. La cité portuaire qui bouillonne, de jour comme de nuit, donne une vie locale tournée vers les activités maritimes produisant du bruit, de la fumée et le va-et-vient de « travailleurs de la mer », est une image qui appartient au passé. Dans un désir de mer généralisé, l'intérêt des gens pour le littoral n'a cessé de croître en parallèle du développement touristique et de l'essor du nautisme. La mer est devenue une source de jouissance et de bien-être dans l'imaginaire collectif. Habiter à proximité de la mer offrirait de nombreuses possibilités de loisirs et diverses richesses à mettre à profit pour obtenir un meilleur équilibre personnel (balnéothérapie, plats culinaires,...). Cet argument est largement relayé dans les médias et utilisé dans le marketing des territoires littoraux. Or, paradoxalement, l'univers marin reste éloigné, inaccessible voire inconnu pour beaucoup de personnes y compris les habitants du littoral. Et cette différence de connaissances se retrouve également dans la perception que les gens ont de l'avenir de leur territoire.

Tandis que certains envisagent le futur sur les bases de la nouvelle économie maritime (Energie Marine Renouvelable, Algoculture, etc.), d'autres cherchent à reproduire à l'identique par *benchmarking*<sup>113</sup> le modèle de villes côtières internationales à la mode ou, tout au contraire, souhaitent conserver à tout prix les activités traditionnelles en s'enfermant dans des modèles inapplicables ou désuets. On reconnaît aux villes portuaires un rôle majeur *dans le tropisme actuel des rivages, elles l'organisent* (Péron, 2005) mais elles ont aussi un rôle à jouer dans la transmission et l'apprentissage de l'environnement maritime.

---

113 Le benchmarking qui se traduit par « étude comparative » en français, est une technique de marketing développée depuis le début des années 1980.



Il serait faux de penser que le devenir des ports ne s'envisage qu'à travers le prisme des filières économiques, sans tenir compte de la dimension humaine, culturelle et patrimoniale des villes portuaires. Lorsqu'elles sont favorables, les dynamiques socioculturelles au même titre que les ressources naturelles et techniques se posent en condition nécessaire à la dynamique des villes littorales. C'est l'idée également partagée par le CESER Bretagne dans un rapport publié en 2014, intitulé « Economie maritime en Bretagne : changeons de regard »<sup>114</sup>. Cependant, vivre et habiter un territoire côtier semble prendre des réalités bien différentes d'un territoire à l'autre. S'intéresser à la maritimité, c'est aussi questionner les valeurs qui rassemblent ou qui différencient les habitants d'un territoire côtier et à travers elles, leur identité. Existe-t-il une identité maritime spécifique aux territoires côtiers ? Et si oui, que recouvre-telle ? En situation d'interface, les villes portuaires ont été l'objet d'un important brassage de populations. Dans un rapport à l'autre, toujours instable, l'identité a pu signifier à la fois ce qui unit (en référence aux valeurs communes mises en place par le groupe social issu du lieu) et ce qui différencie (entre un individu issu du lieu et un autre venant d'ailleurs). C'est précisément ce rapport instable qu'il est intéressant d'interroger en Sciences sociales. *« Les sociétés nous apparaissent toujours dans un rapport instable, plus ou moins solide ou précaire, avec leurs propres conditions de reproduction. C'est ce qui les fait bouger, se mettre en mouvement, le plus souvent jusqu'à disparaître et s'effacer même de la mémoire humaine. Ce sont celles qui ont pu nous léguer leur histoire avant de disparaître ou ont pu continuer à exister sous d'autres formes jusqu'à nous, qui sont devenues l'objet de nos métiers d'historiens ou d'anthropologues, le champ d'exercice de toutes les sciences sociales. »* (Godelier, 2010, p. 228).

Par le biais de récits explicatifs portant sur les rituels et les pratiques maritimes, il est possible de souligner dans le temps long, la richesse et l'originalité du legs des activités traditionnelles maritimes et de dégager des valeurs communes. Entre 2010 et 2019, au cours de ce travail de terrain, j'ai pu mettre à profit les travaux d'ethnologues, d'anthropologues, d'historiens pour découvrir de nombreuses pratiques qui ont eu cours dans les sociétés traditionnelles littorales et qui ont pu venir d'ailleurs ou bien être issues du lieu.

*Pour exemple, le récit explicatif portant sur les pratiques et les rituels maritimes ayant fait évoluer l'identité des habitants du Guilvinec et de Tréffiagat est à retrouver en ANNEXE 4.*

<sup>114</sup> Rapport du CESER Bretagne « économie maritime en Bretagne, changeons de regard ». Dosdat et Moulinier, 2014.

Ainsi, ce que l'on nomme la « solidarité des gens de mer » a pu prendre racine dans de nombreuses pratiques à une époque donnée tels que « le filet embarqué de la veuve<sup>115</sup> » sur les chaloupe à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ou encore le sauvetage en mer sous toutes ses formes, avec les canots à rame, les « Saint-Bernard des mers<sup>116</sup> » dans les années 1970 mis à disposition des thoniers en pêche dans le golfe de Gascogne, les sites de surveillances des côtes, les centres de radio-maritime, l'édification de cimetières de marins et de mémoriels pour les disparus en mer, etc.. Toutes ces pratiques ont permis à des valeurs de solidarité de parcourir les décennies jusqu'à nos jours en empruntant d'autres formes de pratiques.

De nombreuses sociétés insulaires ou littorales ont eu pour habitude de « faire avec les moyens du bord » à cause de leur isolement géographique et parce qu'elles étaient démunies. La tentation des bris et laisses de mer a encouragé les populations côtières à s'approprier et à recycler les marchandises échouées à la côte (parce qu'issues des naufrages) pour améliorer leur quotidien et bénéficier de bois (denrée rare dans certains secteurs côtiers). Des abris troglodytes ont été aménagés dans le chaos de roches en bordure de côte par de pauvres ermites (cf. figure 83). *Le Penzé*, c'est-à-dire la pose d'un galet sur un débris pour en signifier la propriété, est encore de coutume à l'île de Sein ou à Ouessant. A défaut de bois de chauffage, en composant avec la nature qui les environne, des paysans ont pu se chauffer au moyen de mottes de tourbe et amender leurs terres avec du goémon ou du maërl prélevés sur la côte. Il n'est pas rare de voir sur la façade de maisons de pêcheurs, des os de bœuf dans les murs en pierre (cf. figure 84). Connus pour leur résistance aux tiraillements et aux fortes pressions qu'inflige le poids de la structure au bâti, leur amarrage permettait d'accrocher les filets de pêche en façade ou d'attacher la vache domestique afin qu'elle ne divague pas dans la rue. Il est difficile parfois de dater un bâtiment qui a beaucoup évolué au cours des siècles. Le démantèlement d'anciens bâtiments a pu servir à édifier de nombreux autres à l'instar des pierres sculptées de l'ancienne abbaye de Saint-Mathieu, que l'on retrouve aujourd'hui incrustées dans les maisons des hameaux alentours. Ne dit-on pas ici ou là que les pierres ont des roulettes ?

---

115 « Une veuve de pêcheur peut faire embarquer à bord des filets qui lui rapporteront une demi-part, l'autre demi-part revenant à un homme embarqué sans filet. Cette pratique à l'égard des veuves, qui s'exerce pleinement dans le cadre de la pêche au maquereau de dérive, est un vrai exemple de solidarité maritime ». (Le Boulanger, 2000).

116 Entre 1967 et 1987, des hommes ont assuré l'assistance des pêcheurs de thons qui opéraient entre l'Irlande et les Açores, apportant une aide médicale, mécanique, électronique et météorologique indispensable





Figure 83: Perros-Guirec. Job Ayer, habitant d'une maison troglodyte installé au cœur du chaos rocheux de Ploumanac'h à la fin du XIXème siècle.



Figure 84: Appareillage de pierres avec un os de bœuf en saillie à droite de la niche. Quartier du Drellac'h au Conquet.

En rattachant ces pratiques culturelles aux lieux et aux ensembles bâtis, propres au territoire, nous en avons conclu que les bâtis à l'anstar des sociétés qui les ont érigés, se métamorphosent au gré des modes d'habiter et de dynamiques de territoires. Ces pratiques ne sont pas toutes spécifiques aux territoires littoraux mais elles ont eu cours ici plus qu'ailleurs sous l'influence de cycles terre-mer plus marqués dans le temps.

### **5.3.2. La réitération des identités maritimes comme fil conducteur de l'analyse de territoire**

Ainsi au cours de mes recherches, par le biais de l'analyse de territoires maritimes, j'ai pu appréhender certaines pratiques et rituels des sociétés littorales en vue de comprendre ce qui faisaient « identité » et fait le constat d'un phénomène social, presque toujours pluriel. « *La France est un vieux pays différencié* » disait Albert Thibaudet. Il n'y a pas une mais des identités mêlées et composites. Les habitants d'un même territoire, mais de communes différentes, ont pu avoir des identités bien distinctes, puis mêlées et renouvelées.

Ni civique, ni politique, elle est faite de l'identité ethnique et culturelle des «pays», au sens ancien du terme, qui la composent; fruit des sédimentations d'une très longue histoire; concrète et non abstraite; profuse et non pas simple; faite de l'épaisseur vivante de ses terroirs, de ses paysages, de ses villages, de ses langues, des mille façons de vivre et de mourir qui se sont inscrites dans la figure de l'Hexagone. La France, cette fois, c'est la diversité assumée.

Mona Ozouf, 2009

---

Il réside dans nos sociétés littorales un attachement à ces valeurs de solidarité et de créativité. On dit que celles-ci ont été ancrées par réitération de pratiques et de rituels dans le temps. Du point de vue de la géographie culturelle, Guy Di Méo a cherché au cours de ses travaux à isoler les valeurs culturelles dans la superstructure d'un modèle de la « *formation socio-spatiale* » (cf. figure 85) tout en reconnaissant lui-même que ces valeurs « *ne flottent pas dans l'éther* », « *elles sont inculquées ou rappelées, ressassées en permanence par l'œuvre inlassable des appareils idéologiques* ».

Conscients de ces évolutions, peut-on encore parler de l'identité comme d'un phénomène permanent faisant référence à un territoire maritime ou bien des identités comme d'un phénomène récurrent évolutif et singulier ? En établissant un rapport entre les rituels sociaux liés aux activités maritimes et la ville portuaire, on s'aperçoit que les lieux se font et se défont tout comme les pratiques collectives sur le long terme. L'originalité et la diversité du legs maritime bien qu'issues du passé, sont encore source de création et de transmission pour de nouvelles générations d'habitants.

## LES FORMATIONS SOCIO-SPATIALES

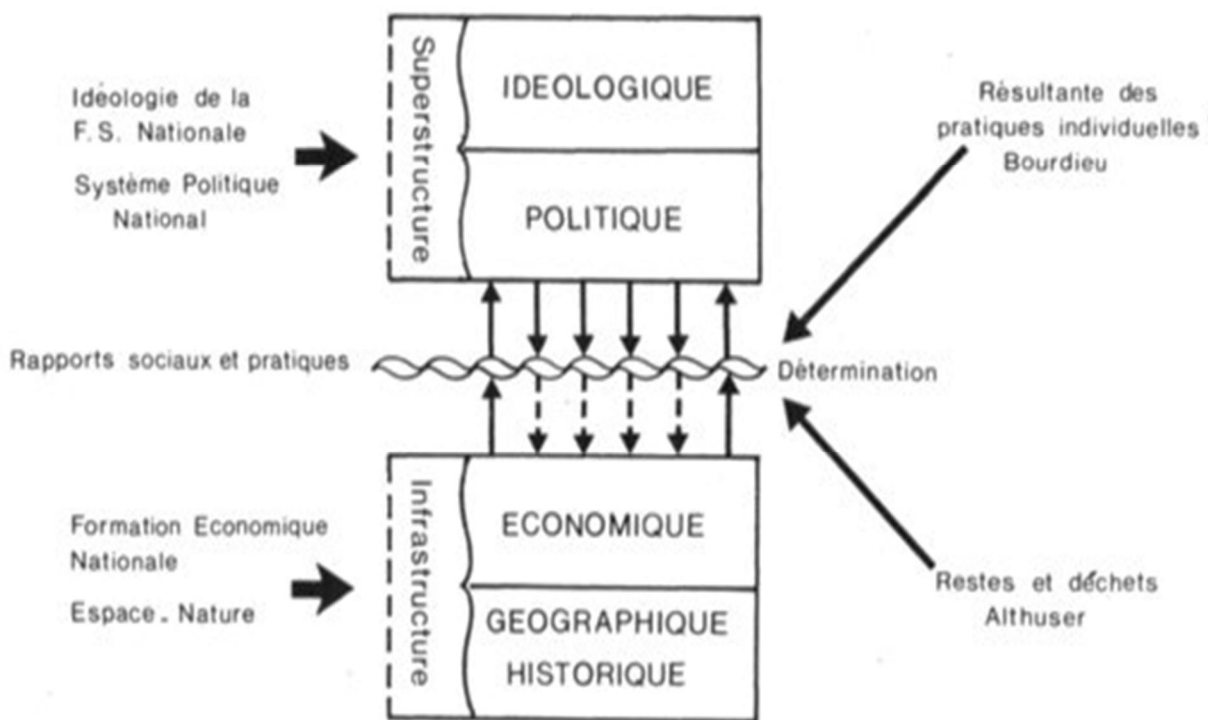


Figure 85 : Schéma de la détermination des rapports sociaux dans une formation socio-spatiale. Conception: Guy Di Méo, 1985.

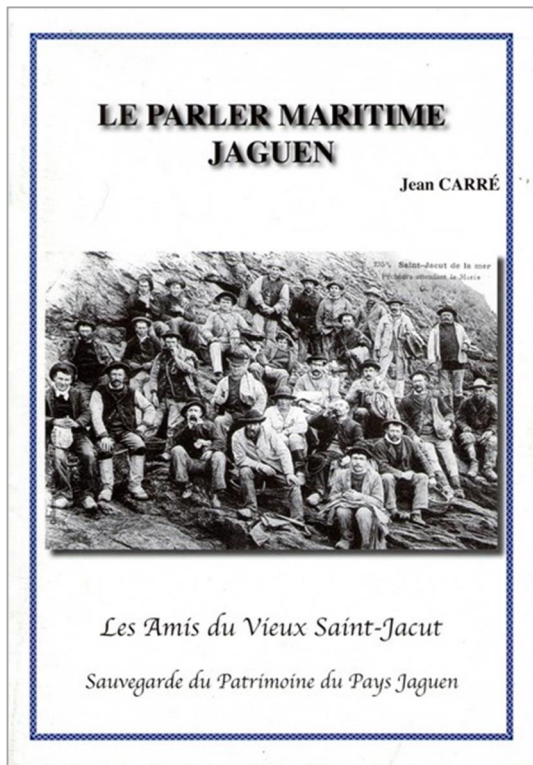
De la dialectique identitaire qui peut être à la fois valeur commune ou critère de différenciation, nous retiendrons surtout l'idée de « *fil conducteur* » soumis à la détermination des rapports sociaux et des pratiques. La Bretagne fait partie des régions françaises qui ont entretenu, sur le temps long de leur histoire, une forme de résistance et revendiquer avec force leurs particularités y compris entre les populations d'un même territoire maritime comme cela a souvent été le cas des communes littorales de rives opposées (entre Audierne et Plouhinec, Guilvinec et Léchiagat, Douarnenez et Tréboul, Saint-Brieuc et Plérin, Lézardrieux et Paimpol, Saint-Jacut-de-la mer et Saint-Cast-le-Guildo, etc.).



Des villages littoraux et retro littoraux se sont différenciés des autres grâce à leur identité locale comme pour mieux affirmer leur ascendant sur les ressources marines du secteur et créer les conditions d'une vie originale. De ces particularismes, une oralité culturelle a pu se développer sous la forme d'un langage à l'anstar du parler *Jagüen* (Saint-Jacut-de-la-mer) ou celui des *Penn-Sardin* douarnenistes (cf. figures 86 à 89) ou de contes légendés. En se répétant dans le temps, ces rituels sociaux ont fait émerger des valeurs communes et des identités maritimes qui sont encore fortement portées par les sociétés littorales actuelles.

D'un point de vue urbanistique, j'ai pu constater que le port et ses activités ont été le moteur d'un développement urbain littoral et de la création de quartiers porteurs « d'une identité maritime ».

Prenons l'exemple des quartiers des Quatre-Vents ou du Ridou de Lesconil. Erigés à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle par des populations rurales venus des alentours et attirées par l'offre de travail d'un port en pleine ébullition, ces quartiers ont été adaptés au foncier existant, c'est-à-dire à une trame foncière ancienne principalement constituée de *méjous* (petites parcelles agricoles de forme allongée) découpés en bandes étroites issues de l'indivision ou de communs libérés en front de mer, par adjudication et ventes publiques. Ce foncier a contribué à dessiner la forme urbaine de ces quartiers. C'est ainsi qu'un habitat de type *penty*, assez bas, aligné le long de petites ruelles, a remplacé petit à petit les cultures de céréales et de pommes de terre en prenant la forme du module : maison- jardinet. L'habitat y est modeste avec des maisons qui se limitent à deux pièces (parfois même une pièce), mansardées ou non. La plus grande sert de chambre, l'autre de cuisine. Un vestibule fait avec des planches en sapin les sépare. A l'étage, les familles stockent le matériel de pêche au grenier. Le sol en terre battue est recouvert quotidiennement de sable fin pris dans la grève la plus proche. Construites avec des matériaux pris sur place (pierres de granulites montées avec une terre glaise sableuse), seuls les encadrements de porte et des fenêtres ainsi que la corniche du toit et la cheminée, sont en pierres de taille. La toiture est en ardoise ; jamais de chaume vu la forte exposition aux vents et aux embruns. A l'extérieur, de petits os insérés dans la maçonnerie, offrent une accroche en façade pour les filets de pêche.



Figures 86 et 87: Deux ouvrages soulignant les spécificités du pays Jagüen : « *le parler maritime Jagüen* » écrit par Jean Carré, édité par les Amis du Vieux Saint Jacut en 2012 et « *Saint-Jacut-de-la-Mer et ses environs* », écrit par Auguste Loraine, non daté (estimation années 1970).



Figures 88 et 89: Extrait de l'ouvrage de bande dessinée reprenant de façon humoristique et anecdotique le langage *Penn sardin*. « *Le douarneniste comme on cause* ». Première édition 1978. Alain Bargain.

Une forme de solidarité est née dans ces quartiers rythmés par la saisonnalité des pêches. Les hommes embarquent ensemble sur des navires de pêche et les femmes travaillent à l'usine. Cela est d'autant plus facile qu'en achetant des parcelles en lamelles, les membres d'une même famille ont pu construire leur maison en mitoyenneté ou dans la même rue. Principalement habités par des marins-pêcheurs et leur famille, ces quartiers situés en retrait du front de mer communiquaient par étroites ruelles ou de petits passages avec le quartier des usines et les quais. Pour faciliter les déplacements entre les quartiers et adapter la vie locale à cette terre bigoudène faite de sable et de roches, les habitants de Lesconil vont construire des ponts pour passer les zones humides et monter des murets de protection contre l'érosion de la mer. En 1930, l'arrivée du moteur sur les bateaux de travail permet d'accroître le potentiel de pêche et favorise l'enrichissement personnel des patrons-pêcheurs. Ces derniers marquent leur positionnement social dans le paysage du quartier en faisant construire des maisons à étage plus élevées et à la mode (grandes fenêtres à croisillons ou bowwindows, double pignon en façade, toiture quatre pans, escalier d'entrée). Si on est simple pêcheur, les gains de pêche permettent quand même de faire évoluer sa maison. On adapte la maison au confort moderne d'une salle de bain. La famille engage des travaux à l'étage modifiant ainsi la façade. Une troisième fenêtre est ajoutée dans l'axe de la porte d'entrée avec un demi-pignon en façade pour gagner de la hauteur sous toiture car bien souvent les jeunes couples se retrouvent dans l'obligation d'accueillir un proche dépendant comme la grand-mère.

La vie de ces quartiers a été localement riche en rituels sociaux, ce qui a certainement joué en faveur du développement d'une identité maritime spécifique à Lesconil. Cependant une première rupture dite structurelle a pu être observée dans ces quartiers au cours des années 1970-80, avec le départ de la nouvelle génération de marins (travaillant dans la pêche ou la marine marchande) pour de nouveaux quartiers d'habitation situés en retrait du port et un fort vieillissement des populations maritimes dans ces quartiers d'origine. En conséquence de l'évolution nautique et des techniques de pêche, les patrons pêcheurs et leur équipage s'enrichissent de façon significative. Il n'est plus question pour eux de rester dans le petit habitat vétuste de leur quartier d'origine où logent les anciens. Cette nouvelle génération de marins se fait construire des maisons imposantes au style néobreton avec de grands jardins pour « donner à voir » de leur réussite, dans des nouveaux lotissements ouverts à l'urbanisation.

Puis, dans les années 1990-2000, une deuxième rupture, cette fois-ci culturelle, est opérante. Une nouvelle catégorie de population, formée majoritairement de résidents secondaires non porteurs de l'identité maritime, rachète une à une les petites maisons de ces quartiers pour les transformer en pied à terre confortable le temps d'un été. Avec l'allongement du temps de résidence, ce petit habitat est devenu insuffisant si bien que les propriétaires ont ajouté des extensions pour adapter leur logement au confort moderne et pour se masquer de la vue des voisins. La démolition ou la modification irraisonnée (c'est-à-dire en totale discordance avec l'architecture d'origine) des bâtis des anciens quartiers de populations maritimes, ne sont pas sans impact sur l'identité d'un lieu. La persistance et l'ampleur d'un tel phénomène urbanistique à toutes les villes portuaires, combiné à la perte progressive des rapports sociaux liés au maritime et la disparition de pans entiers de culture maritime, me permet d'identifier une troisième rupture dite civilisationnelle.

Maintenir une identité maritime me paraît ici essentiel pour construire l'avenir des villes portuaires sereinement. En ce sens, les logiques patrimoniales favorisent le renouvellement urbains des villes portuaires et la réitération des identités maritimes sur des bases culturelles maritimes. Les marqueurs socio-spatiaux, en revêtant les habits du patrimoine, diront bien davantage à la société actuelle qui se transforme : questionner ou confirmer la place d'un groupe au sein de celle-ci, s'approprier symboliquement l'espace afin de pouvoir aussi se l'approprier matériellement (Clairevoye, 2012, p. 42). En identifiant leur patrimoine, les gens issus du lieu expriment un besoin de légitimité et de reconnaissance face à la venue de nouvelles populations résidentes qui agissent au sein du même espace. C'est aussi pour eux l'occasion d'éduquer les nouvelles générations aux valeurs héritées du maritime et d'en souligner l'originalité du lieu. « *Tout objet peut endosser une fonction patrimoniale, et tout espace peut devenir territoire, à la condition qu'ils soient, l'un et l'autre, pris dans un rapport social de communication* », écrit de même Claude Raffestin (1980). Le renouvellement urbain doit se faire dans la continuité de l'histoire maritime du lieu en réactivant les liens qui existent entre les espaces marqués par des éléments bâtis présentant un intérêt patrimonial maritime, pour mieux les « habiter » (Gravaris Barbas, 2005), mais aussi en favorisant la transmission d'une partie des identités maritimes, aux jeunes et aux nouveaux habitants.



## EXPERTISE MODE D'EMPLOI

*Constat de la perte de l'identité maritime d'un quartier par modification irraisonnée ou démolition*



Vu de la plage ce bâti récent accolé à un penty traditionnel double la surface à vivre de la maison et privilégie dans sa forme la vue sur mer. Mais au final, ces ajouts d'architecture nouvelle finissent par masquer totalement l'habitat historique caractérisé par un alignement de petits penty le long de ruelles intérieures tournant le dos à la mer pour se protéger des éléments météorologiques.



Cette maison a fait l'objet d'une restauration à l'identique en façade. L'extension du bâti sur la façade arrière, en partie vitrée, ne poserait pas de problème sur un bâtiment situé en retrait du trait de côte. Or cette maison se situe en position de forte visibilité depuis l'espace public du front portuaire de Pors Carn.



Cette maison des années 20, située dans une ruelle du quartier des *Quatre-Vents* est masquée depuis l'espace public par un portail inadapté (taille trop importante, pas de claire-voie, couleur gris anthracite, matériaux en plastique). Ce bâti ancien situé dans une ruelle étroite, est maintenant totalement effacé de l'espace public, et perd de facto son intérêt paysager et historique collectif.



Cette maison basse, peinte en blanc, a conservé les codes d'architecture d'origine du bâtiment. Elle a pourtant évolué dans sa forme depuis la fin du XIXème pour être adaptée au confort moderne.

Dans la continuité du schéma de pensée de la détermination des rapports sociaux dans une formation socio spatiale (Di Méo, 1985), je retrace par un schéma (cf. figure 90) les différentes crises subies par les villes portuaires depuis une trentaine d'années et la possibilité de s'appuyer sur une dynamique patrimoniale pour accompagner le renouvellement urbain et la réitération des identités maritimes.

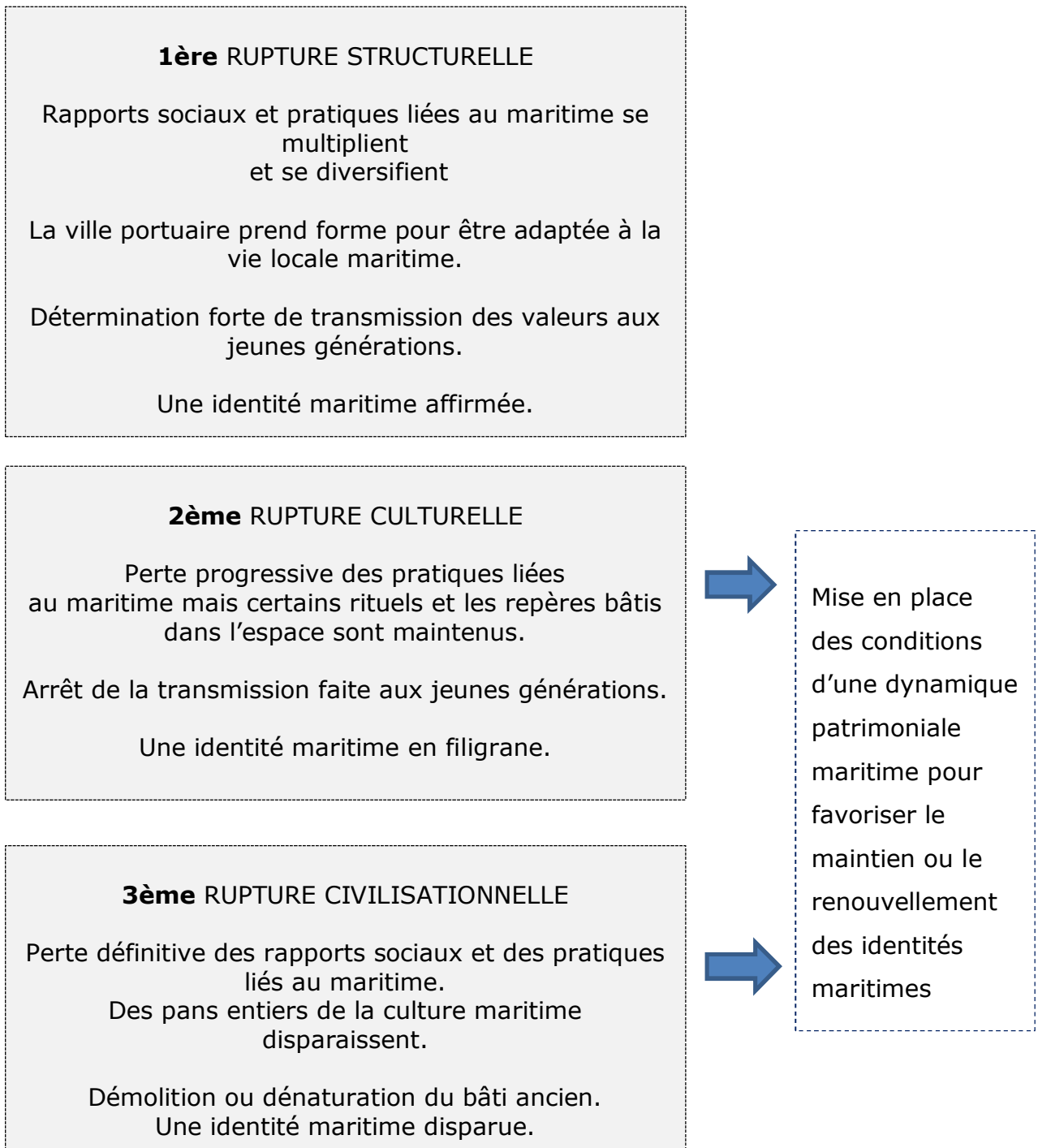


Figure 90: La dynamique patrimoniale pour contrecarrer la perte des identités maritimes. Conception : Laure Ozenfant. mars 2020.

Pour accompagner le renouvellement des fonctions maritimes et faire émerger la « cité maritime nouvelle », il faut ouvrir le dialogue sur ce qui fait identité, pour accompagner au besoin les processus de ré-identification ou recosmisation selon Berque (2014) ou de relocalisation selon Latouche (2006). Tandis que certains se représentent la nation comme un dogme, Jean-Michel Le Boulanger a souligné à l'inverse l'importance « *des pluriels si féconds* » dans un *manifeste pour une France de la diversité* paru en 2016. En cherchant à signifier les héritages maritimes, les dynamiques patrimoniales accompagnent la réitération des identités porteuses de l'héritage maritime et évitent ainsi de tomber dans le carcan trompeur et appauvri de « *l'uni-dimensionnalité identitaire* ».

Ce protocole scientifique nous a conduits à appréhender spatialement la ville portuaire. Une structure urbaine spécifique a pu être mise en évidence grâce à des éléments-clé : les héritages maritimes bâtis et les ensembles urbano-portuaires qu'ils constituent. Puis, dans ce chapitre 5, j'ai souligné les liens et attaches existants entre les villes portuaires de taille petite et moyenne et leur territoire de référence. Un diagnostic de territoire a été mené selon trois modes d'approches sensibles (territorialisation, paysage et identité), toutes complémentaires de l'approche plus fonctionnelle qui est pratiquée habituellement par les aménageurs. Il me reste dans la troisième partie de ma démonstration à inscrire les villes portuaires de taille petite et moyenne dans une pensée systémique de développement durable en proposant un outil qui puisse retranscrire l'ensemble des modèles géographiques observés.

## **Partie 3 :**

**intégrer le patrimoine maritime  
bâti à différents échelons de  
politiques publiques durables**

Les villes portuaires représentent des espaces d'exception ambivalents tantôt appréhendées comme une « *confluence humaine* »<sup>117</sup> qui rassemble ceux qui vont en mer et ceux qui n'y vont pas, tantôt perçues comme « *ce qui fait bord* » aux marges des frontières maritimes et terrestres. Après avoir démontré l'importance du chapelet des villes portuaires de taille petite et moyenne dans l'organisation des espaces littoraux, et élaborer une méthodologie spécifique pour appréhender et retranscrire l'urbanité de cette catégorie particulière de ville dans les liens qui les unissent à leur territoire littoral et maritime de référence, il nous reste à faire la démonstration de l'utilité de cette méthodologie. Tout en conservant la dualité de cet objet de recherche, je pense qu'il est possible d'inscrire les villes portuaires de taille petite et moyenne dans une logique de développement durable au moyen de leur valeur patrimoniale maritime.

Le développement durable se envisage le plus souvent comme une avancée qui suppose de concilier l'écologie, l'économie et le social en créant un cercle vertueux entre ces trois piliers. Dans sa définition classique<sup>118</sup>, le développement durable est un développement territorial répondant aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs besoins. Pour ma part, j'ajouterais à cette définition classique un quatrième pilier, celui de la culture en proposant que tout développement durable soit une « avancée » pour le bien commun<sup>119</sup> traduite sous la forme d'une politique d'aménagement du territoire qui soit écologiquement soutenable, économiquement efficace, socialement équitable et culturellement riche. Dans cette optique, il importe de comprendre les enjeux qui se portent sur ces espaces d'exception avec le recul du passé et dans une ouverture au dialogue avec les populations pour décider politiquement d'un avenir commun. Bâtir un modèle urbanistique durable de la ville portuaire et du territoire maritime et littoral de référence sur un élément tel que le patrimoine maritime bâti a donc du sens.

---

117 Expression utilisée par Louis Le Pensec, ancien ministre de la mer en préambule de l'ouvrage d'Alain Merkelbagh « *Et si le littoral allait jusqu'à la mer !* » édition Quae, Versailles, 2009.

118 Le concept de développement durable (Sustainable Development) a été introduit en 1987 par le rapport dit Brundtland (Our Common Future) qui en donne la définition suivante : « mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». Il fut adopté lors du "Sommet de la Terre" (Conférence mondiale des Nations Unies sur l'environnement) de Rio en juin 1992, sur la base d'un double constat d'urgence à l'échelle mondiale : écologique (changement climatique, biodiversité, ressources fossiles, etc.) et sociale (inégalités, satisfaction des besoins de base, etc.). Il a pour objectif d'aboutir à un état d'équilibre entre trois piliers, le social, l'économique et l'environnemental. Source : Geoconfluences.

119 Dumont, G. (2020). Quel aménagement du territoire : Face aux enjeux du développement durable, de la décentralisation et de la mondialisation. *Les analyses de Population & Avenir*, 27(6), 1-18. doi:10.3917/lap.027.0001.

Cela nécessite de mettre en place des processus d'actions qui tiennent compte des logiques de long terme et intègre la diversité géohistorique des villes portuaires et de leurs territoires maritime et littoral de référence. La méthodologie scientifique développée dans la seconde partie sous la forme d'analyses et de schémas structuraux, offre des éléments informatifs éclairants et utiles à la compréhension des villes portuaires de taille petite et moyenne dans une optique d'aménagement durable du littoral. Qu'est-ce que chacun perçoit de la notion de développement durable ? Certainement pas la même chose.

### **La réversibilité du patrimoine maritime bâti et la revitalisation des villes portuaires de taille petite et moyenne comme objectif de développement durable.**

Témoins d'un effondrement écologique planétaire sans précédent, nous ne pouvons pas rester indifférents et inactifs face à la poursuite de nombreuses activités humaines responsables de la dégradation de l'environnement marin et littoral. La reconquête de la biodiversité doit passer par la mise en place d'un continuum d'actions de restauration entre les milieux terrestres et les milieux marins mais également des temps de repos biologiques pour les ressources marines. Il ne faut pas pour autant écarter de cet enjeu l'aménagement urbain littoral. Les rapports entre l'homme et son environnement littoral marin ne peuvent coexister sans liens d'équilibre. Avec une approche « sensible » et fonctionnelle mêlée, cette méthodologie spécifique invite à reconsidérer la taille des villes portuaires et les liens culturels qu'elles entretiennent avec leur territoire de référence comme une richesse. Elle questionne également la réversibilité du patrimoine architectural en faisant le pari d'un recyclage du bâti hérité en conservant les codes d'architecture d'origine parce qu'ils présentent une modernité de forme très actuelle (entre autres : anciens hangars de pêche de grand volume et aux portes coulissantes, habitats denses des quartiers de populations maritimes avec le module jardin-maison implanté au sud-ouest).

Pour faire face aux situations de crises et de rupture, la pensée urbanistique doit se renouveler en privilégiant l'harmonie urbaine plutôt que la standardisation du bâti habitable. Dans une récente interview accordée à France Culture, Patrick Bouchain, ancien conseiller de Jack Lang au ministère de la culture et grand prix de l'urbanisme en 2019, a expliqué en quoi un bâti architectural conçu pour une seule fonction était voué à l'échec et qu'il importait de rendre l'architecture réversible. Puis il poursuit en expliquant que le bonheur d'habiter un logement repose sur trois qualités principales : la première correspond à la surface et au volume, la seconde revient à la lumière et la troisième à l'acoustique. Pour lui, la beauté d'un lieu émane de l'harmonie des gens qui l'habitent.

Au-delà du logement et pour faire suite à son propos, j'ajouterais également que la qualité de vie d'une ville dépend tout autant du bon état écologique de la ressource disponible que des conditions socio-économiques et culturelles favorables existantes sur le territoire.

Récemment Ernesto Ottone R., directeur général adjoint pour la culture de l'Unesco a déclaré : « *la culture est une ressource importante pour l'atténuation et l'adaptation au changement climatique. L'urgence de la crise climatique signifie que nous ne pouvons pas attendre pour intégrer la culture dans l'action climatique mondiale*<sup>120</sup> ». Dans une forme de frugalité créatrice et heureuse<sup>121</sup>, la réversibilité du bâti et la revitalisation sont assignées comme objectif de développement durable aux villes portuaires de taille petite et moyenne pour empêcher tout développement spatial, gourmand en terres naturelles, et l'installation de facteurs d'attractivité non soutenables qui se portent sur elles. Pour ce faire, des limites claires entre les espaces urbanisés et les espaces naturels doivent être posées et la notion de développement durable justifiée et traduite sous la forme d'objectifs communs à atteindre.

### **La patrimonialisation du bâti maritime comme processus pour créer les conditions d'une culture partagée autour de projets durables.**

Dans un ouvrage intitulé « *Et si le littoral allait jusqu'à la mer !* », paru en 2009, Alain Merkelbagh retrace l'histoire contemporaine de l'aménagement du littoral sous la Vème République. Tirant partie de son expérience professionnelle qui l'a amené à accompagner le (premier) ministre de la mer, Louis Le Pensec, dans sa fonction, il explique : « *Le littoral est très occupé et très rare. Il ne faut pas le gaspiller. Une approche insuffisante en termes d'enjeux constituerait une impasse. Agir pour ce territoire signifie préciser les orientations politiques que la société lui assigne, puis oser un dialogue opérationnel. Les processus pertinents sont ceux qui aboutissent à des compromis entre les parties prenantes dans un souci de développement durable* ». Puis il poursuit : « *Les sociétés littorales sont éclatées, composées de ceux qui y vivent, de ceux qui en vivent et de ceux qui y passent. Pour les populations d'origine, l'attachement à ce lieu se transmet aux descendants sans que ceux-ci puissent toujours s'y maintenir. Pour les populations qui y séjournent, c'est un lieu de récréation et de re-création. Chacun perçoit les enjeux comme les risques de ce territoire qu'on ne peut pas répartir entre tous ceux qui le revendiquent* ». (Merkelbagh, 2009).

---

120 Article « Des experts soulignent le rôle de la culture dans l'atténuation au changement climatique » fr.unesco.org (24/02/2020)

121 En référence au mouvement Frugalité heureuse et créative. Le 15 janvier 2018, Alain Bornarel (ingénieur), Dominique Gauzin-Müller (architecte) et Philippe Madec (architecte et urbaniste) ont lancé le Manifeste pour une frugalité heureuse et créative dans l'architecture et l'aménagement des territoires urbains et ruraux.



Je partage pleinement ce point de vue. Gérer la « *chose publique* » sur le littoral implique de protéger et de valoriser les éléments entrant dans les grandes composantes du développement durable telles que l'écologie, l'économie, le social auxquelles nous ajoutons le culturel, et concomitamment d'arbitrer les intérêts privés souvent opposés. Pour cela, il faut afficher des objectifs clairs à atteindre mais aussi préciser les limites juridiques et éthiques fixées collectivement en différenciant ce qui est autorisé de ce qui ne l'est pas. Consciente que l'analyse scientifique ou technique ne peut à elle seule garantir l'adaptation du « modèle de développement durable » au territoire de la ville portuaire, je souligne ici l'importance d'un temps d'apprentissage et d'échange au préalable entre toutes les parties (société civile, élus, professionnels) avant d'agir collectivement.

Cette démarche pourrait signifier pour certains professionnels de l'aménagement une modalité supplémentaire à remplir dans le cadre de leur mission alors que la concertation doit être au cœur de la démarche. Combien de fois n'ai-je pas entendu en « coulisses » de l'élaboration de Plan Locaux d'Urbanisme qu'il ne fallait pas « trop consulté au risque de se parpiller » ?

La concertation telle qu'on l'utilise couramment en procédure d'urbanisme amène souvent les gens à se positionner contre les aspects d'un projet. C'est pourquoi l'idée n'est pas de multiplier les réunions et les enquêtes auprès de la population pour obtenir leur avis sur un projet mais plutôt d'organiser un temps fort démocratique pour établir les grands principes d'un horizon commun. Dans un contexte de « crise » comme celles subies successivement par les villes portuaires depuis les années 1970, les politiques d'aménagement et d'urbanisme ont besoin de « se refaire une pensée ». Et cela est d'autant plus vrai que du fait de leur transversalité, elles répondent également aux besoins économiques et touristiques. Renseigner la population sur les différents aspects techniques applicables à un modèle d'aménagement ne suffit pas pour penser une nouvelle façon d'aménager. Le philosophe Edgar Morin dans un entretien donné au groupe d'études géopolitiques, le 8 septembre 2009<sup>122</sup> précisait : « *l'information n'est pas la connaissance, la connaissance est une organisation de l'information ; l'information désorganisée n'est qu'un brouillard de fumée* » (Morin, 2019).

---

122 <https://legrandcontinent.eu/fr/2019/09/08/repondre-a-la-crise-de-la-pensee-conversation-avec-edgar-morin/>

La « gouvernance » est l'un des volets qui conduit la politique de développement durable mais les services techniques urbains et les bureaux d'études spécialisés la réduisent le plus souvent à sa simple expression c'est-à-dire une communication. Généralement le projet y est décrit sous un angle technique avec pour analyse le rappel du contexte économique et environnemental actuel. L'analyse géohistorique relative à la ville et au territoire développée dans la deuxième partie de la thèse, peut offrir une information stratégique complémentaire, nécessaire à la compréhension des enjeux de territoire. Produire une connaissance précise et complète en amont doit guider les populations d'un territoire dans leur choix pour un avenir commun. On peut aussi aller plus loin dans la démarche en édictant collectivement les principes éthiques et politiques à suivre, et en les retranscrivant sous la forme d'une charte. Ce « contrat de responsabilités » concerne les citoyens dans leur ensemble et doit être intégré aux processus de développement durable.

C'est pourquoi dans cette troisième partie, je propose la construction d'un modèle structural spécifique aux villes portuaires de taille petite et moyenne, qui puisse renseigner rapidement les professionnels en amont de toutes démarches d'aménagement et d'urbanisme concernant les territoires littoraux (cf. chapitre 6). Ce modèle a été pensé pour mettre sur un même plan, les villes portuaires de taille petite et moyenne dans un système maritime et littoral, au moyen de leur patrimoine maritime bâti. Face aux enjeux actuels, le modèle structural simplifie l'analyse de la ville portuaire dans sa lecture, offre des comparaisons rapides entre les villes portuaires de cette catégorie et soulève ainsi le potentiel maritime et littoral des façades. Puis, je décris dans les chapitres 7 et 8, les processus que nous avons pu appliqués en matière d'urbanisme sur le terrain dans le cadre de ma recherche. Appliquée à l'urbanisme durable et au tourisme littoral durable, j'ai principalement développé dans ces chapitres, les processus appliqués à ces politiques depuis la charte jusqu'à l'obtention d'un label pour encourager les projets d'urbanisme exemplaire intégrant le patrimoine maritime bâti. La Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral abordée en filigrane mériterait la poursuite d'un travail d'application pour être confortée. C'est ainsi que guidé par cette recherche, le chapelet des villes portuaires de taille petite et moyenne pourra emprunter le cercle vertueux du développement durable et par effet de *bottom up*, le patrimoine maritime bâti agir comme un levier de développement durable à différents échelons.

# Chapitre 6) Modéliser les villes portuaires de taille petite et moyenne dans leur territoire littoral et maritime de référence.

## 6.1. L'apport de la géographie structurale à notre modèle.

Dans le contexte de crise que nous connaissons actuellement et qui secoue nos sociétés fortement mondialisées, nous assistons à un effondrement généralisé des modèles appliqués depuis une quarantaine d'années. Qu'il s'agisse d'économie, d'écologie ou de géographie urbaine, les secteurs en crise expérimentent et font les frais d'outils mal conçus ou plus du tout adaptés à leur situation. Il est important d'inventer et de proposer de nouveaux modèles sur la base de constructions intellectuelles renouvelées pour éclairer ce qui est en jeu. C'est le sens que j'ai souhaité donner à mon travail de recherche en y intégrant une modélisation.

François Durand Dastès, géographe, abordait la notion de modèles dans l'Encyclopédie de géographie<sup>123</sup> ainsi : « [1] ils (les modèles) présentent des traits communs, et assez de convergences, pour que P.Haggett (1965) ait pu les résumer fort pertinemment dans une formule simple : « un modèle est une représentation schématique de la réalité élaborée en vue d'une démonstration ».

Puis il poursuit : [1] Elle (cette définition) entraîne un certain nombre de conséquences immédiates.

- *Représentation schématique, un modèle est une simplification, qui aide à comprendre la réalité ; il implique forcément des choix, une abstraction.*
- *Représentation élaborée, un modèle est une construction intellectuelle. Il est issu de la réalité et permet d'y revenir, mais il n'est pas la réalité, et ne prétend pas coïncider avec elle.*

---

123 Encyclopédie de géographie (1993) sous la direction de Antoine Bailly, Robert Ferras, Denise Pumain. Edition Economica. Genève .p.367.

- *Orienté vers une démonstration, un modèle a une double valeur heuristique et didactique, puisqu'il sert à comprendre des propriétés, à confirmer ou à infirmer des hypothèses, mais aussi à exposer les résultats d'une recherche, le fonctionnement d'un processus. »*

Modéliser en géographie par les mathématiques ou par le graphisme, c'est identifier les éléments essentiels d'un espace géographique en insistant sur les relations les plus fortes qui existent entre eux. Relations dont la compréhension des enchaînements doit permettre de déduire l'évolution et les définitions possibles du système spatial considéré. Le terme de modèle est donc très largement polysémique, même si tout modèle est réducteur de la réalité puisque c'est une abstraction construite, soit par celui qui conçoit l'aménagement, soit par celui qui réfléchit sur l'aménagement.

*« Modéliser, pour ce qui concerne mon propos et des pratiques de géographe, c'est rechercher quelle composition de modèles rend le mieux compte d'une organisation régionale ou locale, d'une configuration de champ ou de réseau, ou d'une distribution spatiale. C'est aussi, le cas échéant, proposer quelque modèle nouveau au stock d'informations dont on dispose déjà [1]. Ces modèles ayant un sens défini et connu, ils éclairent ce qui est en jeu. Tel est le pari central. C'est un pari heuristique. La modélisation est une procédure de recherche » (Brunet, 1999).*

Par le biais de ce protocole de recherche, j'invite à poser un nouveau regard sur les villes portuaires de taille petite et moyenne en tant que catégorie particulière de ville dont les valeurs intrinsèques sont intimement liées au maritime et au moyen de considérations géographiques plus locales. Le modèle mathématique fondé sur équation a volontairement été écarté pour valoriser plutôt l'ensemble des observations que j'ai rassemblé au cours de mon travail de terrain. L'idée sous-jacente est de concevoir une grille de lecture spécifiques aux modèles et à ses variantes sans aller toutefois jusqu'à la précision de schémas chorématiques (cf. annexe 5) de l'école de géographie de Montpellier<sup>124</sup> (ce qui n'exclut pas dans la poursuite de ce travail de recherche de s'atteler à une telle tâche). Les acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme ainsi que les décideurs locaux pourront s'appuyer sur cet outil pour comprendre et ainsi agir à l'appui de ces connaissances pour revenir à une urbanité plus soutenable pour la ville portuaire.

---

<sup>124</sup> Sous la direction de Roger Brunet, les travaux de ces chercheurs ont mis en avant et systématisé un certain nombre de chorèmes graphiques dont les multiples possibilités d'agencement décryptent, en les simplifiant, les structures réelles d'organisation spatiale des hommes à la surface de la terre

Il ne s'agit pas non plus de élaborer un modèle prédictif qui, à l'appui d'une matrice de mise en relations d'éléments pris dans un même système spatial que l'on fait évoluer dans le temps en changeant certains paramètres. Ces modèles prédictifs sont intéressants à l'échelle des métropoles pour comprendre le fait urbain par le biais de nouveaux usages (à l'exemple des recherches effectuées dans le programme POPSU<sup>125</sup>). Ils ont évolué ces dernières années notamment grâce à l'exploitation de données numériques produites par des outils largement diffusés dans la population (Internet, téléphonie mobile). Dans le cadre de ma recherche portant sur les villes portuaires de taille petite et moyenne, j'ai donc plutôt opté pour la construction de schémas logiques représentant la structure de la ville portuaire sur le temps long de son histoire dans les différents systèmes de référence. Définie comme une approche consistant « à décrire et à expliquer l'apparition, l'organisation, la transformation et l'évolution des formes aussi bien naturelles que culturelles présentes à la surface de la Terre <sup>126</sup> », elle offre de dépasser le clivage traditionnel entre les géographies physique et humaine, en soulignant notamment le rapport homme-nature, la différenciation régionale, la localisation et l'organisation spatiale (Desmarais, 2001).

Du Néolithique jusqu'à nos jours, des espaces littoraux ont été transformés en espace de travail fonctionnel à l'origine d'une organisation sociale et spatiale spécifique. Chaque société dans la période de son histoire a édifié la ville portuaire différemment, pour l'adapter à ses exigences. Des aménagements ont été conçus avec la volonté de répondre aux impératifs liés aux marchandises transportées (volume et nature des marchandises, stockage, transformation locale ou expédition directe des marchandises), aux caractéristiques des modes de transport (terrestres et maritimes), aux capacités techniques et financières relatives aux travaux portuaires. Appliqués aux villes portuaires et plus largement aux territoires de culture maritime et littorale, les schémas structuraux soulignent l'emboîtement des échelles géographiques, du plus petit site portuaire aux portions de zones littorales plus larges. Ces unités géographiques s'accommodent en systèmes le plus souvent polyfonctionnels (une rade, un golfe, une presqu'île, une façade maritime, etc.).

---

125 La Plateforme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU) est née en 2003. Entre 2004-2016, elle s'est composée de deux programmes de recherche co-construits avec les métropoles (POPSU 1 et 2) et d'un programme d'échanges sur des projets d'aménagement développés dans des villes françaises et européennes (POPSU Europe)

126 Gaëtan Desmarais et Gilles Ritchtot, *La géographie structurale*. L'Harmattan, 2000, 148 p.

Transposée à la ville portuaire, la géographie structurale nous interroge sur les adaptations introduites par la présence de la mer dans les conceptions de l'urbanisme et sur l'intérêt de maintenir la richesse des liens qui unissent au territoire maritime et littoral de référence

L'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel, rattaché à l'Institut Brestois des Sciences de l'Homme et de la Société et au laboratoire de Géoarchitecture (EA7462), s'est donné pour mission d'analyser le patrimoine maritime bâti en tant qu'élément témoin d'une urbanisation littorale spécifique. Une démarche scientifique classique a guidé l'élaboration des documents de base servant à la modélisation en analysant les unités d'espace et de temps pour comprendre la formation des villes portuaires et appréhender les limites du territoire maritime en fonction des attaches existantes entre la ville portuaire et son environnement. L'analyse spatiale dynamique permet non seulement de souligner efficacement les liens entre la ville portuaire et le territoire maritime de référence mais également ceux qui existent entre les territoires maritimes d'une même façade littorale. En raison de la multiplicité des acteurs et des problématiques qui se portent sur les espaces littoraux, l'analyse spatiale s'impose en associant différents sous-espaces. Dans la poursuite de cet objectif, mon travail de thèse consiste à affiner ce travail analytique et synthétique en appliquant une modélisation au chapelet des villes portuaires de taille petite et moyenne et à leurs territoires de culture maritime de référence, à partir de l'exemple breton.

Par un procédé cartographique, il devient possible de contribuer à l'effort d'épuration et d'introduire quelques clartés dans les liens complexes entretenus par la ville portuaire de taille petite et moyenne avec son territoire maritime et littoral de référence. A ce propos le géographe Roger Brunet<sup>127</sup> à l'issue de sa recherche sur les chorèmes expliquait :

*« Il ne s'agit en aucun cas, faut-il le dire, de concurrencer l'analyse factorielle ; celle-ci s'exerce sur un tout autre champ, et a des possibilités toutes différentes. Nous pensons simplement que des techniques purement graphiques peuvent être un instrument utile pour aller à l'essentiel, dans un certain nombre de cas. Ainsi la carte serait-elle susceptible de devenir un instrument de recherche »* (Brunet, 1972, p 43).

---

127 Brunet, R. 1972, « Organisation de l'espace et cartographie de modèles », L'Espace géographique, I, n° 1, p. 43-48.

La cartographie est intéressante pour traduire l'organisation spatiale spécifique des villes portuaires et au-delà pour retranscrire le système selon l'angle d'analyse souhaité. Les cartes analytiques ou systémiques peuvent être des outils de restitution particulièrement efficaces et appréciés du grand public comme des décideurs. Plusieurs types de cartes peuvent être réalisés en développant des angles d'analyse territoriaux multiples.

- Carte d'organisation spatiale et/ou d'unités paysagères ;
- Carte de restitution géo-historique, à établir par période historique ;
- Carte de restitution dynamique, sur les évolutions d'un territoire ;
- Carte des enjeux (économique, culturel, démographique).

Pour aborder cette modélisation, je suis partie du postulat suivant : il existe des régularités et des constantes de base dans l'organisation des territoires maritimes et littoraux, et les aménagements réalisés sur ces espaces anthropiques répondent donc à des règles. J'ai formulé les deux hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 : les villes portuaires de taille petite et moyenne appréhendées d'après leurs éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime et les sous-ensembles urbano-portuaires, constituent les invariants des territoires maritimes et littoraux. Les unités spatiales décrites d'après leurs héritages maritimes bâtis servent l'application du modèle. Les modèles schématiques fournissent une synthèse visuelle aux acteurs territoriaux qui, armés de ces données systémiques, pourront décider, en connaissance de cause, des choix à opérer pour conduire les projets d'avenir de leur territoire en y intégrant le patrimoine maritime bâti.

Hypothèse 2 : Par opposition à ce qui est conjoncturel, la structure est associée à la longue durée et peut servir ma démonstration en soulignant les éléments, les flux et les retroactions qui rendent la ville portuaire de taille petite et moyenne durable lorsqu'elle est reliée à son territoire maritime et littoral de référence. Mises en réseau, ces villes portuaires présentant un intérêt patrimonial maritime pourront développer une stratégie patrimoniale et culturelle commune et inscrire leur action de revitalisation urbaine dans une optique de développement durable des espaces littoraux. Tout l'intérêt du modèle est de confronter les cas observés à la réalité.



Pour concevoir un modèle structural et aboutir à une grille de lecture commune, la démarche à adopter se déroule en trois temps :

D'abord une méthode inductive :

- dans une démarche analytique, dégager les héritages maritimes bâtis et les ensembles urbano-portuaires en tant qu'unités spatiales constitutives de la ville portuaire
- puis grâce au jeu des échelles, passer à l'analyse spatiale dynamique du territoire maritime de référence selon les trois modes d'approche désignés (territorialité, paysage et identité).

Puis à l'aide de la méthode déductive :

- Construire le modèle structural en synthétisant l'ensemble des schémas réalisés.

Enfin, retour au terrain pour :

- Confronter le modèle au terrain au moyen de la grille de décryptage fournie par le modèle général.
- Comparer et affiner le modèle général pour en dégager les variantes.
- Elargir la démarche à d'autres façades maritimes pour compléter le modèle le cas échéant.

## 6.2. Le modèle structural de la ville portuaire de taille petite et moyenne

Pendant ma recherche dans la phase de terrain, j'ai été confronté à une diversité de formes, d'éléments et d'espaces à analyser. Pour aboutir à des représentations schématiques de référence au modèle, il faut filtrer voire épurer chaque échelon correspondant à l'analyse spatiale des villes portuaires de taille petite et moyenne ainsi que leur territoire de référence pour découvrir l'organisation qui découle des territoires.

Dans le modèle structural, les éléments bâtis d'intérêt patrimonial et les ensembles urbano-portuaires sont la clef de lecture du modèle offrant de passer du cas particulier au cas plus général. Ils correspondent à l'**échelon 1** (l'unité de base) et à l'**échelon 2** (l'unité territoriale). Considérés isolément les uns des autres, ils peuvent être nommés différemment en géographie selon l'analyse conduite (analyse spatiale, analyse paysagère, analyse de la différenciation des régions<sup>1</sup> ).

Pour l'unité de base représentant l'élément d'intérêt patrimonial maritime :

- Dans le langage relatif à l'analyse spatiale, on les nomme objet.
- Dans le langage relatif à l'analyse des paysages culturels maritimes, il peut être appelé vestige, bâtiment ou monument.
- Dans le langage relatif à l'analyse des identités maritimes, c'est un repère identitaire dans l'espace public.

Pour l'unité territoriale représentant le secteur d'intérêt patrimonial maritime :

- Dans le langage relatif à l'analyse spatiale, on le trouve sous la forme d'un ensemble spatial, un zonage, un noyau urbain.
- Dans le langage relatif à l'analyse des paysages, il peut être appelé lieu, place, endroit.
- Dans le langage relatif à l'analyse des identités maritimes, c'est un quartier, une rue, un lieu de mémoire.

**Modéliser à l'échelon 1 par le biais des éléments d'intérêt patrimonial maritime**

Un travail de définition des héritages maritimes ou du bâti patrimonial est mené à l'échelle nationale par le service de l'Inventaire (le vocabulaire du littoral, les thésaurus d'architecture et d'objets mobiliers, <sup>1</sup>). La plupart des éléments bâtis et objets hérités du maritime y sont décrits d'après leur fonction et leur forme. Parcourant les différentes villes portuaires de Bretagne, ce qui m'a surpris c'est l'étonnante diversité des formes de bâti relevant pourtant du même usage. Certaines architectures témoignent d'une réelle ingéniosité de l'homme en adaptant le bâti aux besoins de l'activité, à la configuration géographique des lieux et aux attaques répétées de la mer. Les maisons de maîtres de barques ou les infrastructures de transit terre-mer en sont le parfait exemple.

Les maisons de maîtres de barques des XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles que j'ai eu l'occasion de recenser sont de belles demeures en pierre de taille qui peuvent être creusées dans la roche à flanc de falaise (Dréillac et le Conquet), établies à même la rive avec un quai de débarquement intégré ou une rampe (Lanildut-Douarnenez-Audierne) ou construites en retrait de la côte sur un point haut pour voir l'arrivée des bateaux marchands (Porspoder, Lampaul-Plouarzel, Landunvez). Le plus souvent ceinturées de hauts murs, les rouliers pouvaient y stocker leurs marchandises dans de bonnes conditions à l'abri des regards.

Ces maisons dites de maîtres de barques avec leurs cheminées en demi-lune sont lapanage des armateurs-négociants qui se sont enrichis principalement sous le règne de Louis XIV (1643-1715) grâce au commerce très lucratif du vin.

Les principales caractéristiques architecturales de ces maisons sont (cf. figures 91 et 92):

- lappareillage en granit avec un ajustage soigné des pierres pour éviter la multiplication des joints et ainsi limiter de possibles infiltrations d'eau ; les plus grosses pierres étant posées en fondation.
- un escalier construit dans une avancée à l'arrière du bâtiment principal ; ce sont des maisons à étage.
- l'absence de cave.
- une cour pavée située devant le bâtiment principal et encadrée par des dépendances plus basses (type manoir breton).
- des cheminées à chaque pignon avec pour la plupart un couronnement en demi-lune que l'on nomme « cheminées anglaises ». Il est possible que ces cheminées signifient une forme de réussite.
- Une toiture en ardoises *Skéquées* c'est-à-dire scellées à la chaux pour tenir les intempéries (matériau cher pour l'époque car il faut le faire venir des carrières de Châteaulin, des Monts d'Arrée ou du pays de Galles).

Ces dernières seront également reproduites en modèle d'habitation par des personnages influents n'ayant pas de lien direct avec une activité maritime mais qui cherchent à se distinguer socialement. Face à une telle diversité sur quels critères s'appuyer pour effectuer un premier tri si ce n'est la fonction maritime ?



Figure 91 : La maison située au n°7, rue Rumorvan à Lanildut.  
Crédit photo : OPMC 2013.



Figure 92 : Détail des cheminées du quartier du Rumorvan (Lanildut).  
Crédit photo : OPMC 2013.

Dans un autre registre, **les infrastructures portuaires** constituent une catégorie où la diversité des formes et des fonctions est loi (cf. figures 93 et 94). Je tente ici leur inventaire et leur définition. Ces dernières englobent :

- **Les cales** sont des plans inclinés parallèles ou perpendiculaires au trait de côte, permettant la mise à l'eau ou le hissage d'une embarcation. Elles constituent souvent les infrastructures élémentaires des sites portuaires. Elles sont appelées rampes lorsque l'inclinaison est importante.
- **Les môles ou jetées** sont des ouvrages qui s'avancent en mer, perpendiculairement à la côte, pour faciliter l'accostage des bateaux. Leur hauteur, variable, est adaptée au marnage du site. Ils divisent parfois le port en plusieurs bassins. Ils sont généralement maçonnés, à l'exception des plus anciens construits en pierres sèches.
- **Les digues de protection**, reliant le continent à un îlot ou deux îlots entre eux, ainsi que les brise-lames protègent le plan d'eau du port. Ils sont maçonnés ou parfois constitués de enrochements.
- **Les quais** sont des ouvrages en maçonnerie servant au chargement et au déchargement de marchandises et de passagers. Tout comme pour les môles, le parement extérieur, rectiligne ou non, peut comporter des pierres de taille.
- **Des terre-pleins** ont souvent été aménagés par remblaiement en arrière du quai pour la manutention.
- **Les formes de radoub ou bassins à flot** sont utilisées pour la construction ou la réparation navale. Elles sont fermées par une écluse afin de pouvoir les assécher.
- D'autres infrastructures plus modestes contribuent également à l'identité maritime du littoral : pieux en bois pour amarrer les bateaux existant, chenaux déroctés, écluses, chemins de halage, cales de halage ou *Slipways*, grils de carénage.

D'une façon générale, les aménagements portuaires dépendent de la configuration du site (topographie, marnage, orientation), mais aussi des caractéristiques des bateaux fréquentant le port et des contraintes techniques et financières lors de leur conception. Ces infrastructures participent fortement à la qualité des paysages urbanisés des sites portuaires. Appréciables des riverains et des visiteurs, elles contribuent largement à l'émotion esthétique créée aujourd'hui lorsque l'on est sur le site.





Figure 93 : Les digues de protection du port de l'île de Groix (56)



Figure 94: Le port abri de Heign Has dans le Cap Sizun (29).  
Crédit photo : OMPC 2011.

Face à la diversité de formes et aux changements d'usage successif du bâti, il est important de tenir compte de la fonction maritime première du bâti en question et de retenir la notion de patrimoine maritime comme critères de sélection possibles. Partant de ces deux critères, le travail a consisté dans un premier temps à recenser les héritages bâtis retenus d'après la fonction maritime qui les a faits naître en s'appuyant sur la méthodologie d'analyse spatiale (cf. chapitre 4). Puis dans une seconde étape, j'ai filtré en écartant du nombre et de l'usage actuel du bâti, les éléments encore présents aujourd'hui et qui présentent un intérêt patrimonial (cf. figure 95).

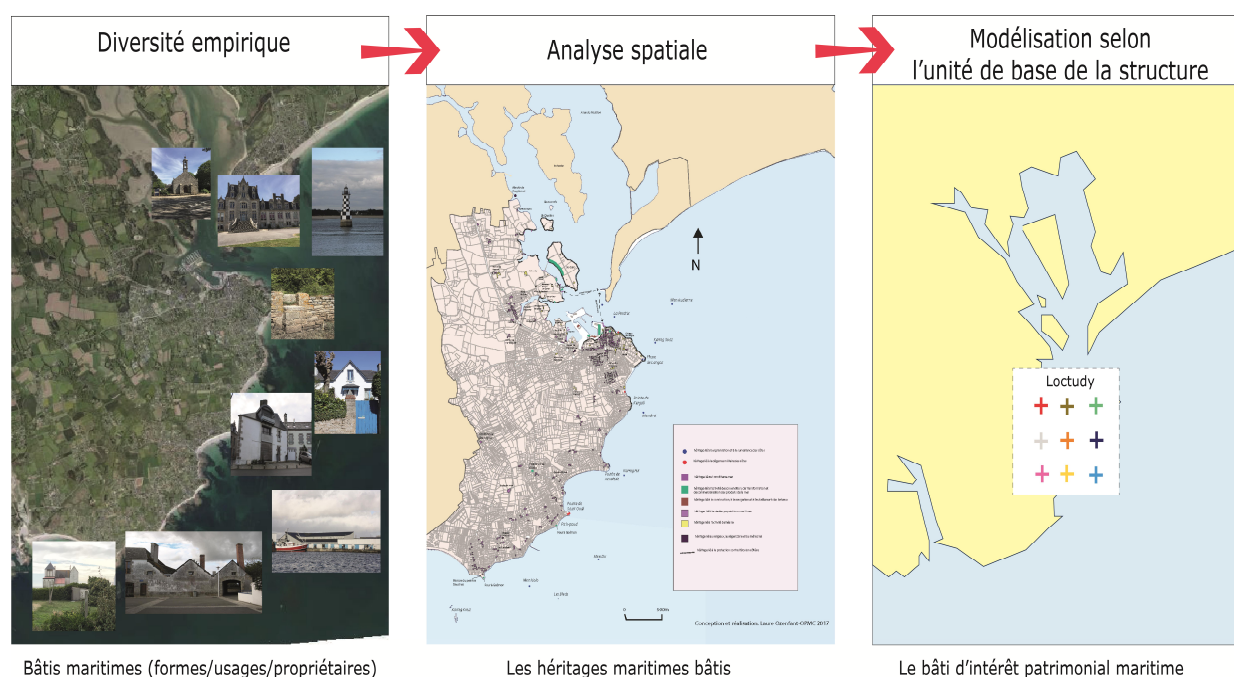


Figure 95: Etapes de la modélisation de la ville portuaire Exemple de Loctudy (29). Conception et réalisation : Laure Ozenfant, 2020.

Lorsque le patrimoine maritime bâti est identifié, protégé et valorisé, il devient potentiellement un invariant, témoin de l'urbanité des villes portuaires. La modélisation ayant pour but la mise en système des villes portuaires de taille petite et moyenne, il ne nous reste plus qu'à faire la même démonstration avec plusieurs sites portuaires afin de passer du cas particulier au général et permettre des comparaisons. J'ai pu au cours de mon travail de terrain réalisé l'expertise du patrimoine maritime bâti des huit petits ports de Plougastel-Daoulas (cf. figure 96). En appui de ce travail, j'applique une modélisation à l'échelon 1 de ce territoire si particulier de la rade de Brest.



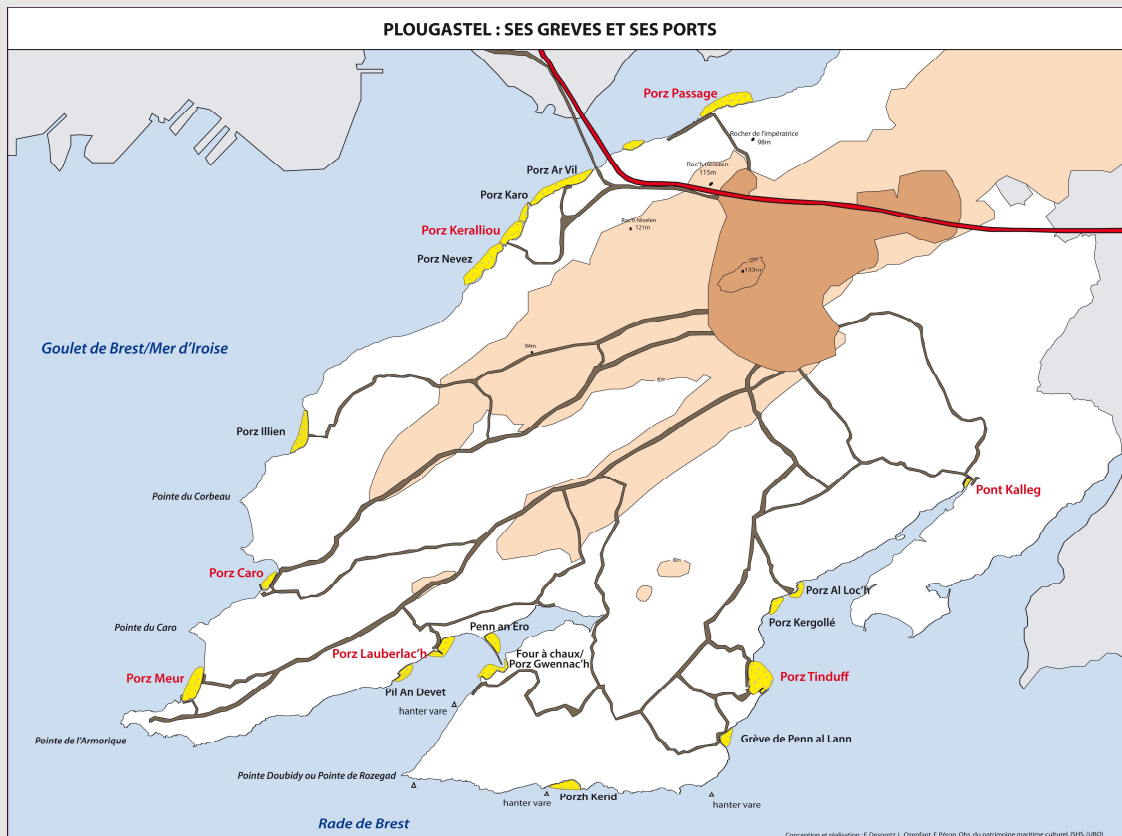
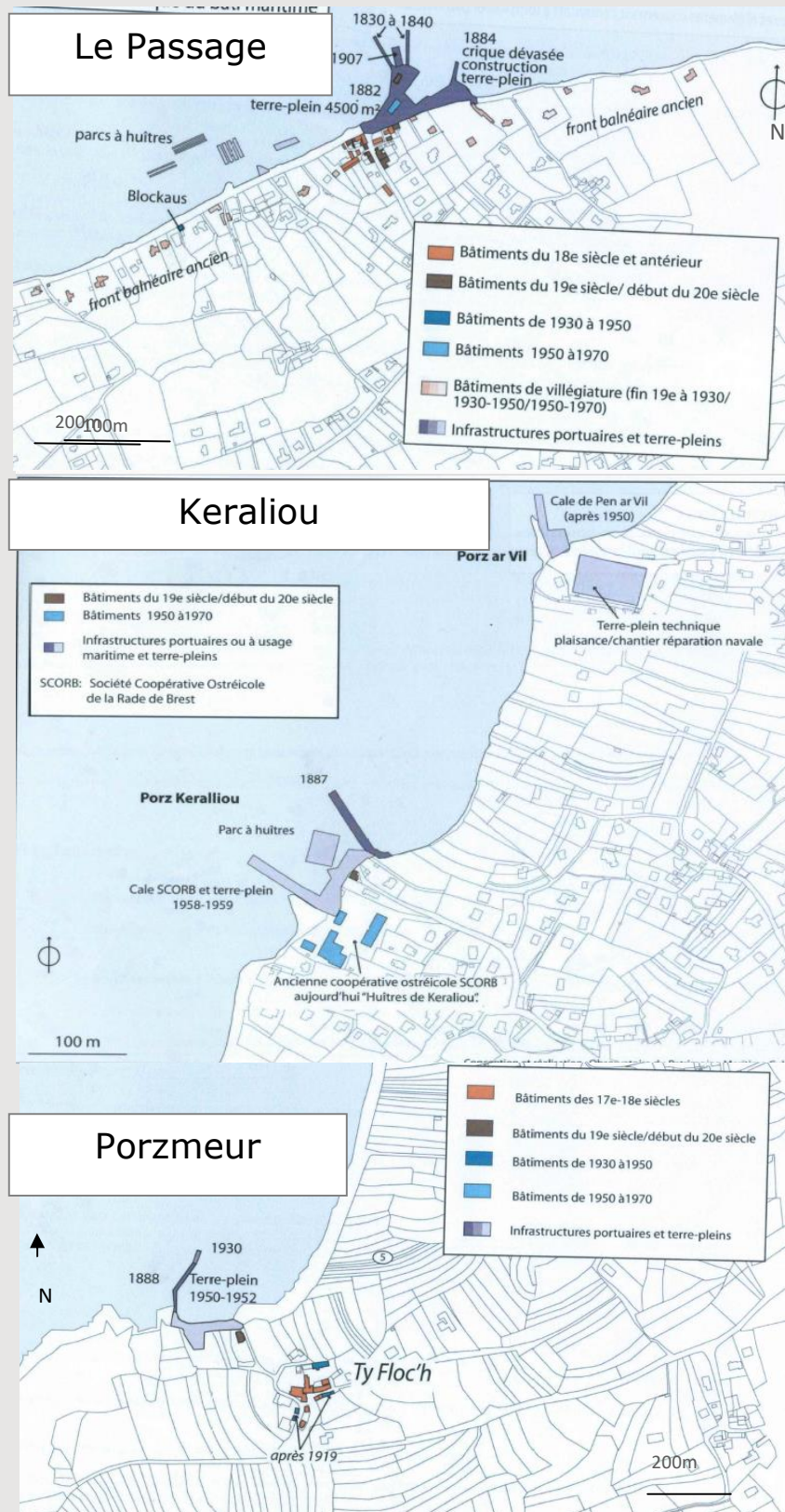


Figure 96: La situation géographique de la presqu'île de Plougastel-Daoulas. Réalisation: OPMC, 2013

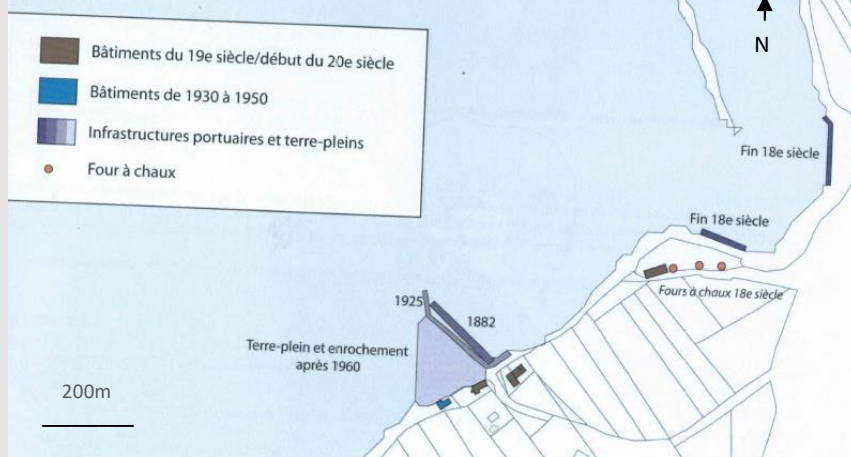
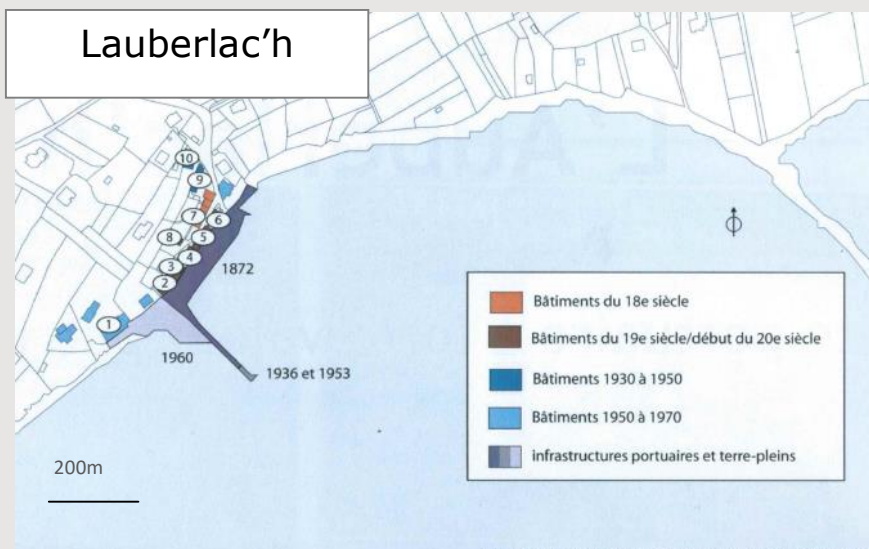
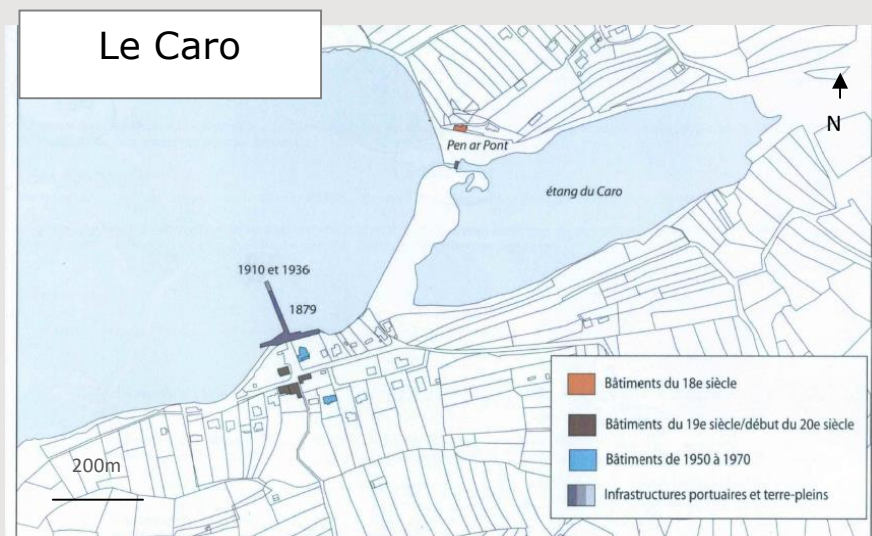
La presqu'île de Plougastel-Daoulas dans le Finistère est un territoire littoral à la géographie complexe, bordé par la rade de Brest. Cet espace de vie composé d'un bourg arrière-côte et d'une multitude de hameaux retro littoraux présente une caractéristique particulière : celle de relier chaque hameau et village à une grève et à un site portuaire. En situation d'isolement terrestre, pendant longtemps la presqu'île de Plougastel-Daoulas n'a eu d'autres moyens que le bateau pour échanger diverses ressources avec les territoires voisins. A l'époque moderne, grâce à la fabrication de toile de lin, la presqu'île connaît un véritable essor économique. C'est au cours de cette période que sept des huit chapelles seront construites et que de nombreux corps de ferme s'agrandissent. Connue pour sa production maraîchère (fraise de Plougastel), la culture de l'huître et la pêche à la coquille Saint-Jacques, le territoire se distingue d'un côté par le pays de l'Argoat et de l'autre par celui l'Armor dans la partie méridionale entre *Leur ar Marc'h* et *Tinduff*. Trois identités émergent : les habitants du bourg, les paysans et les marins. Cette dernière catégorie de population ne possédant pas de terres a longtemps été surnommée « *An aod* » (littéralement « les pieds dans la grève »).

EXPERTISE MODE D'EMPLOI

analyse spatiale des huit ports de Plougastel-Daoulas sous l'angle du maritime

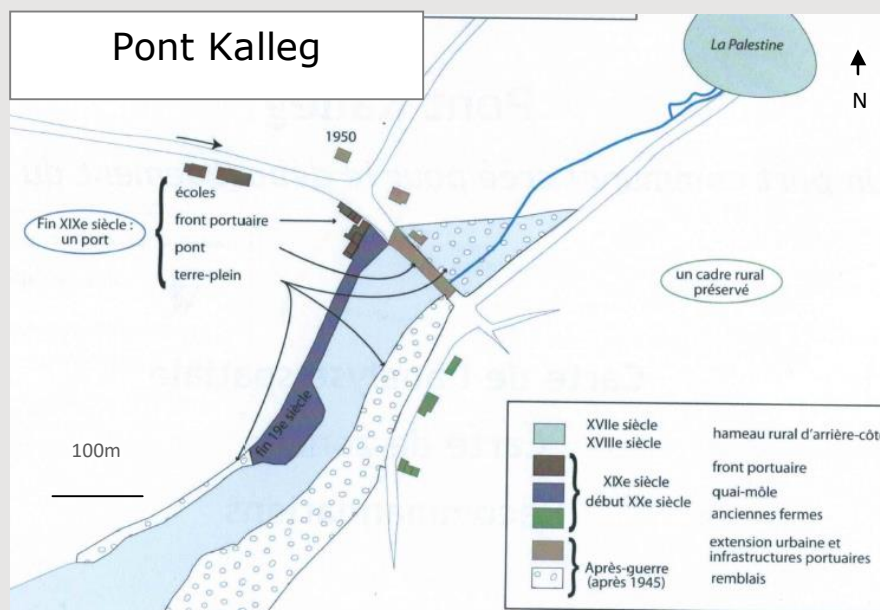
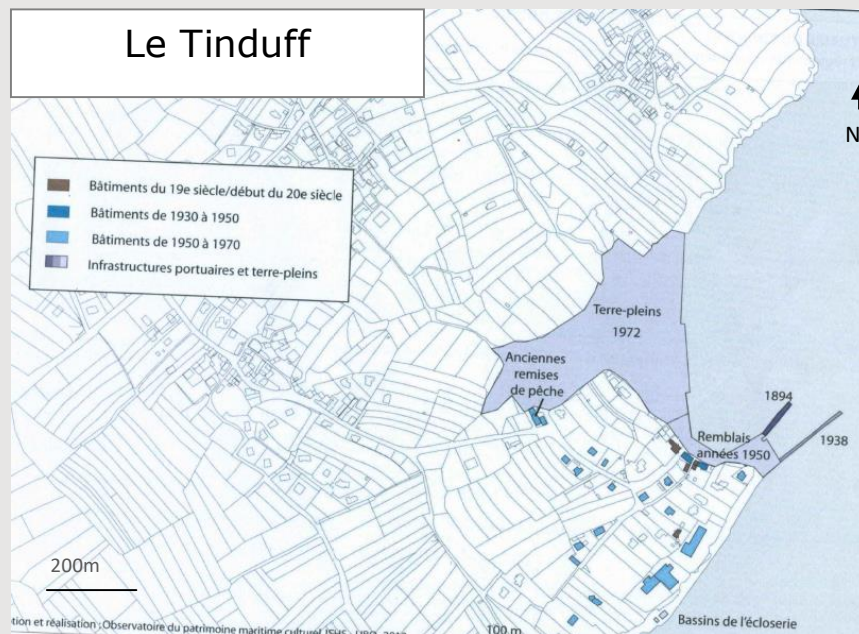


Figures 97, 98, 99: représentation des ports du Passage, Keraliou et de Porzmeur. Réalisation: Laure Ozenfant, 2013.



Figures 100, 101, 102: représentation des ports du Caro, Lauberlac'h et du four à chaux. Réalisation: Laure Ozenfant, 2013.





Figures 103, 104: Représentation graphique des ports du Tinduff et de Pont Kalleg. Réalisation: Laure Ozenfant, 2013.

Les sites portuaires de cette presqu'île ont tous en commun de se trouver dans un environnement littoral et maritime riche. Mis à part Le Passage, Keraliou et Tinduff urbanisés récemment (moins de 50 ans), peu de bâtis ont été construits sur site, conférant aux lieux un aspect que certains qualifient de « authentique ». L'activité maritime n'a donc pas été motrice d'une urbanisation importante mais a animé de petits lieux de vie jusqu'ici préservés.

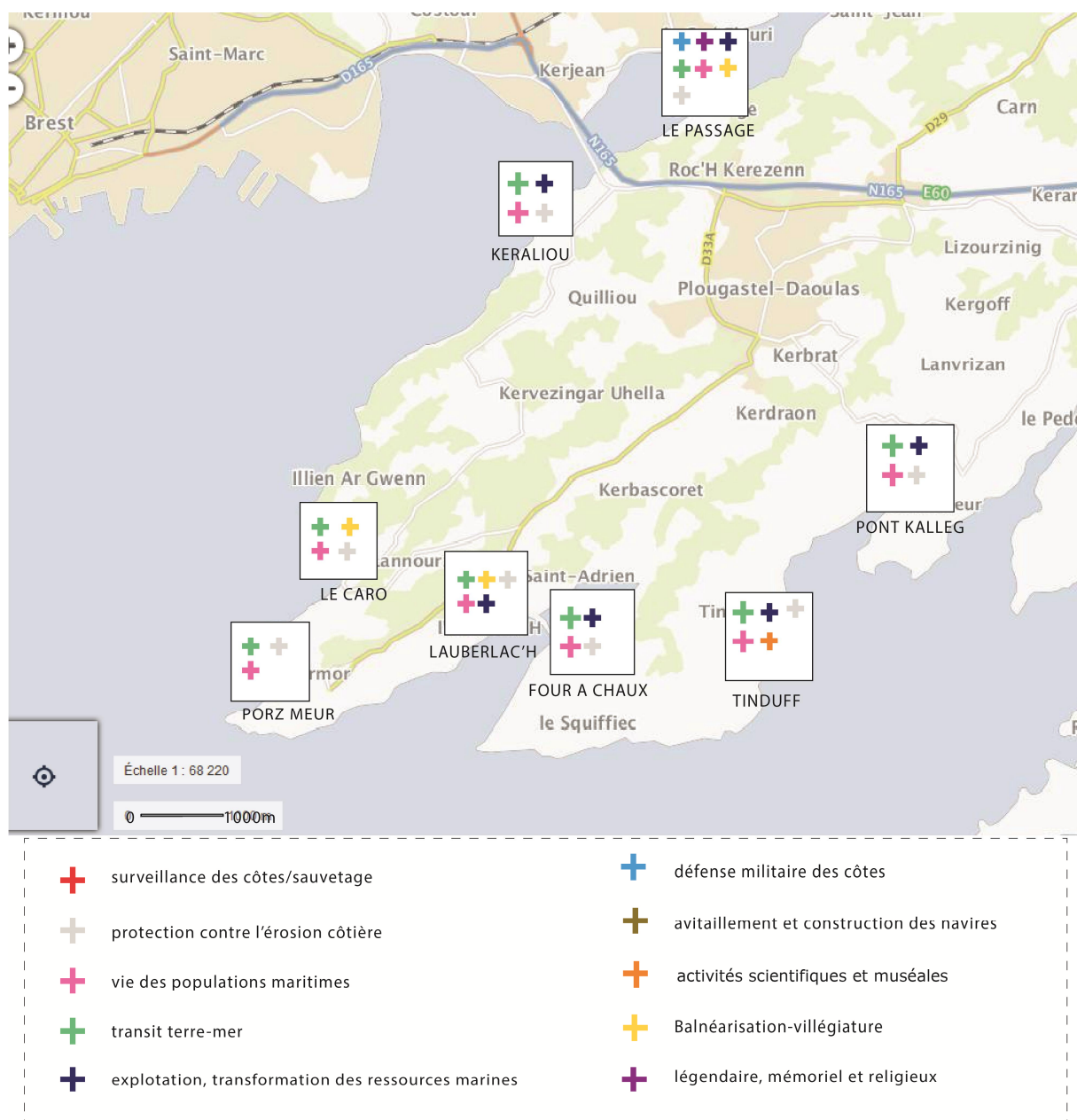


Figure 105: La modélisation échelon 1 appliquée aux huit ports de Plougastel-Daoulas. Conception et réalisation : Laure Ozenfant. 2020.

Ce que souligne la modélisation à l'échelon 1 des huit ports (cf. figure 105):

De l'ensemble des sites portuaires, Le Passage est celui qui dispose de la plus grande diversité d'éléments bâtis d'intérêt patrimonial. Seul point de passage entre le Léon au nord et la Cornouaille jusqu'à la construction du pont de Plougastel (1929), c'est le port le plus ancien. Malgré leur petite envergure, ces sites portuaires ont tous été équipés d'infrastructures de transit terre-mer (cale, terre-plein) qui renseignent sur leur fonction première d'être des ports de cabotage.

En contrepartie, des édifications ont été posées en renfort pour protéger ces infrastructures contre l'érosion côtière; il est important aujourd'hui d'entretenir aussi ces éléments bâtis de protection pour éviter la dégradation des terre-pleins et des cales en place. Enfin à Lauberlach, au Caro et au Passage, un mouvement de villégiature allant de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle au milieu du 20<sup>ème</sup> siècle a favorisé la construction de maisons et villas de grande envergure.

Les hameaux et villages de la presqu'île servent communément de lieu de résidence aux habitants de la métropole brestoise mais en appui des ressources patrimoniales du territoire, les petits ports pourraient faire l'objet d'une mise en tourisme durable. Territoire avancé sur la mer, la presqu'île se trouve à cheval entre deux plans d'eau : la rade ouverte et le fond de rade. La présence d'éléments d'intérêt patrimoniaux en lien avec l'activité d'exploitation et de transformation de la ressource marine (Le Passage, Keraliou, Lauberlach, Tinduff) et la recherche scientifique (Tinduff) indique un fort potentiel dans ce domaine. Les huit ports offrent un ancrage maritime et littoral important pour la presqu'île de Plougastel-Daoulas. Les éléments d'intérêt patrimonial maritime constituent une ressource qu'il ne faut pas négliger. Si l'on se place d'un point de vue terrestre, les petits ports de Plougastel-Daoulas sont assez isolés des voies de circulation principale et pour y arriver il faut emprunter un réseau routier ancien. Tandis que d'un point de vue maritime, les huit ports de la presqu'île se situent au cœur d'une dynamique : celle de la rade de Brest. La modélisation de ces huit ports à **l'échelon 1** (par le biais des éléments d'intérêt patrimonial maritime) souligne la diversité et la complémentarité des éléments bâtis relevant du maritime et leur potentiel culturel, économique et social.

A défaut d'éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime, la modélisation peut-elle souligner aussi l'absence ou le faible potentiel culturel maritime d'une ville ? Oui et non.

Dans le cas de l'expertise faite à Plougastel-Daoulas, les élus ont souhaité inscrire leur patrimoine maritime bâti dans une politique de valorisation urbaine. Or, Plougastel-Daoulas fait partie de la métropole brestoise et les élus communautaires n'ont pas souhaité faire de Plougastel-Daoulas une exception. Dans le cas d'une inaction des habitants et de la municipalité certains éléments viendraient à disparaître et le potentiel de cette ressource pourrait être remis en question. La modélisation atteste d'une situation à un instant T. Pour l'inscrire dans la durée, il faut protéger et valoriser les éléments identifiés dans le cadre de processus de développement durable.



Certaines communes littorales disposent de peu d'éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime. Il est du coup plus difficile de faire ressortir leur valeur maritime dans la structure urbaine. Cependant elles peuvent quand même inscrire leur valeur maritime dans une logique de valorisation économique et sociale. Prenons l'exemple de Plouha dans les Côtes d'Armor. De tradition, le bourg de cette commune est plutôt tourné vers les terres et seuls quelques hameaux retrolittoraux ont abrité des familles de marins engagés dans la marine marchande ou dans la pêche morutière. Deux petits sites portuaires : *Gwin Zegall* (cf. figure 106) et *Portmoguier* existent en contrebas des hautes falaises du Goëlo. L'intérêt patrimonial de ces deux petits sites portuaires doit être rattaché aux falaises du Goëlo dans le cadre d'un développement touristique durable et de la valorisation d'un paysage de culture maritime unique. Le chapelet des ports d'intérêt patrimonial des falaises du Goëlo (*Gwin Zegall*, *Portmoguier*, *Bréhec*, *Le Corzic*, *Saint Marc*) dans le cadre élargi d'un Grand Site de France.



Figure 106: Le port de Gwin Zegal et son système d'amarrage sur pieux (en tronc de chêne). Plouha (22). Crédit photo : OMPC 2017

Si la municipalité le souhaite, dans le cadre d'une politique culturelle, elle peut également chercher dans les éléments du patrimoine immatériel (légende, savoir-faire, chansons) et dans les archives, les ressources nécessaires pour souligner les liens existant entre une commune rurale et un petit port maritime.



## **Modéliser à l'échelon 2 par le biais des ensemble urbano-portuaires.**

Dans le modèle structural, l'échelon 2 revient à modéliser les villes portuaires de taille petite et moyenne non pas sur leurs éléments bâtis d'intérêt patrimonial mais sur leurs secteurs d'intérêt patrimonial. Ces unités territoriales sont caractérisées par un ensemble d'éléments bâtis à l'aspect et aux fonctions homogènes. Dans leur histoire, au gré des opportunités, les villes portuaires ont été le lieu privilégié du développement d'activités en lien avec la mer. Ces activités en retour ont généré une urbanisation spécifique par vagues successives selon les cycles de l'activité maritime, créant parfois des quartiers d'habitations entiers et des zones artisanales.

La Bretagne jusqu'au XII<sup>ème</sup> siècle s'est trouvée isolée du monde occidental, tel « un bout du monde qui expirait à demi noyé dans l'océan <sup>128</sup> ». Au cours du XIII<sup>ème</sup> siècle, dans une forme de renouveau économique, la Bretagne s'ouvre aux échanges et s'urbanise. Le fait urbain se structure sur des strates urbaines anciennes déjà existantes (cité gallo-romaine, monastère celtique, château primitif) et s'organise autour de villes, sièges d'une autorité religieuse (évêchés) et administrative, ou encore de villes-foire <sup>129</sup> (cf. figure 107). Parmi les villes les plus favorisées on retrouve celles déjà installées sur les estuaires de fleuves côtiers, au croisement, gué ou pont, des routes terrestres et maritimes. Le commerce maritime a joué un rôle majeur dans leur dynamisme sous l'Ancien Régime et plus particulièrement du XIII<sup>ème</sup> au XVI<sup>ème</sup> siècle. Le trafic maritime entre le nord et le sud de l'Europe s'intensifie et la Bretagne est au cœur des routes véliques. A noter que la culture du lin et sa transformation (étouffe, voile) enrichissent la Bretagne qui exporte ce produit au-delà de son territoire. L'avantage est donné au transport maritime car les routes et chemins terrestres ne sont pas adaptés au transport de marchandises, ce qui le rend peu sûr voire dangereux par endroits (bandit de grands chemins). Sur les fondements de cette stratigraphie urbaine, les villes bretonnes vont se conforter majoritairement dans une taille de ville petite et moyenne. La pêche et le cabotage vont apporter un dynamisme complémentaire au chapelet des ports bretons jusqu'à la moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. Cependant, parce qu'il est éclaté et complexe, l'héritage maritime de ces villes est aujourd'hui peu mis en avant par rapport à leur statut de ville-foire ou d'ancien évêché comme c'est le cas de Tréguier (cf. figure 108).

---

<sup>128</sup> Expression utilisée par P. Vidal de la Blache pour décrire la Bretagne au XII<sup>ème</sup> siècle. *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* Année 1919, p. 34-2.

<sup>129</sup> Leguay, J. 2009. Introduction. Un survol du passé urbain. In *Vivre dans les villes bretonnes au Moyen Âge*. Presses universitaires de Rennes. doi :10.4000/books.pur.122481



Figure 107: Villes bretonnes à la fin du XV<sup>ème</sup> siècle. Source: Jean Pierre Legay,

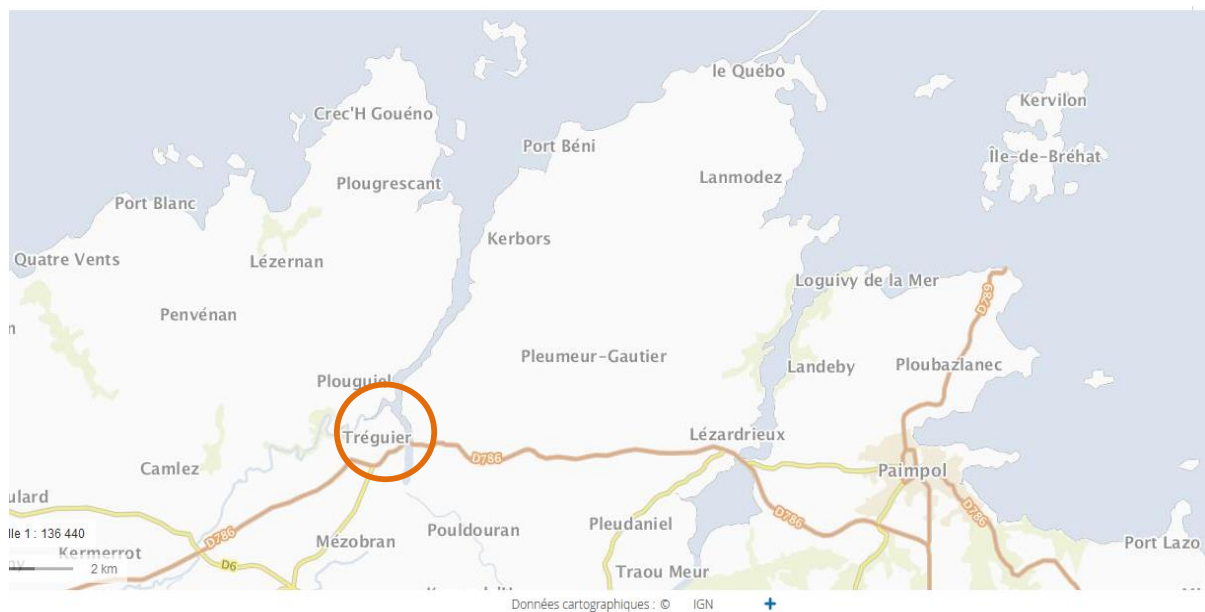


Figure 108: Localisation de la ville portuaire de Tréguier. Source: géoportail.

Aux confluences de deux bras de mer que sont le Guindy et le Jaudy, Tréguier présente une situation géographique favorable au développement de petits sites portuaires pour échanger d'amont en aval de l'estuaire, et de ponts (pont Canada, pont Noir, passerelle Saint-François) pour le franchir en direction des communes voisines (Plouguiel et Trédarzec). Cet ancien évêché d'origine celtique, probablement établi en 542 par saint Tugdual, premier évêque, fut conforté par la branche cadette de la maison ducal (la maison de Penthièvre) vers le XI et XIIème siècles au moment du déploiement d'un vaste apanage du diocèse cistercien en nord Bretagne. Il sera supprimé à la Révolution française provoquant la fuite de son évêque, Monseigneur Le Mintier, sur l'île de Jersey en 1791.

Au XIXème siècle, le commerce maritime est dopé par l'exportation des produits maraichers du nord Bretagne en direction de l'Angleterre et plus particulièrement de la pomme de terre. De plus, le maërl et le goémon constituent des ressources importantes pour amender les terres et produire de l'ode à usage pharmaceutique. Les activités maritimes (cabotage, pêche côtière ou à la morue, construction et réparation navale, prélèvement de sable et de la ressource marine, ostréiculture) se déploient et s'organisent autour d'une multitude de sites portuaires de l'estuaire et de son embouchure : la Roche-Jaune et l'anse de Palamos, Beg Mélen en Plouguiel, le port de Pouldouran, le site portuaire de Camarel en Pleudaniel, Port-Béni en Pleubian, le port de Laneros en Pleubian- le port de Tréguier, Le Castel et Porz Hir en Plougrescant. La signalisation côtière est renforcée afin de limiter les échouages de marchandise.

Au début du XXème siècle, la mise en place d'un réseau ferroviaire dans le département des Côtes du Nord accentue le rôle de nœud commercial entre terre et mer de Tréguier. La construction de nombreux viaducs par Harel de la Noé, ingénieur des Ponts et Chaussées, rend possible le franchissement des nombreux vallons costarmoricaïns. Le train devient un formidable vecteur de transport de marchandises (produits de la pêche et du maraichage) et de passager (villégiateurs et touristes). En conséquence, le tourisme s'implante plutôt dans des stations sur la côte (Plestin-les-Grèves, Perros-Guirec, Bréhat, Saint-Cast-Le Guildo, Saint-Jacut de-la-Mer) tandis que les villes de l'intérieur deviennent des villes-étapes (Plouëc-Trieux, Tréguier, Lannion, Plouaret,..). Ce n'est qu'à la fin du XXème siècle que l'attrait touristique de Tréguier sera mis en avant tout comme son port de plaisance.

Qualifiée de Petite Cité de Caractère, elle est reconnue pour son patrimoine architectural exceptionnel et pour avoir été un foyer permanent de la pensée et des arts en Bretagne (Ernest Renan, Saint Yves, í ). Elle concentre des Monument Historiques et des bâtis d'intérêt patrimonial, témoins du renouveau de la Bretagne : les maisons à colombages (XVe et XVIe siècles), les hôtels particuliers en granit (XVIIe et XVIIIe siècles), les halles, les rues Renan, Saint-Yves et Colvestre, la cathédrale Saint-Tugdual (XIIIème-XVème siècles), chef-d'œuvre de l'architecture religieuse bretonne et son magnifique cloître de 48 arcades , l'ancien palais épiscopal, l'ancien monastère des Augustines (XVIIe siècle). Mais qu'en est-il de son héritage maritime ? Les villes situées en fond d'estuaire sont rarement mises en avant pour leur valeur maritime et pourtant il existe un lien évident entre leur développement urbain, économique et culturel et leur fonction fluviomaritime. La partie navigable de ces estuaires doit être prise en compte ainsi que les ruptures de charges liées.

En modélisant ces villes à l'échelon 2, c'est-à-dire en faisant ressortir leurs espaces urbano-portuaires, il est possible de mettre en évidence la diversité et l'importance de la fonction maritime sur cette période et d'effectuer des comparaisons entre les villes présentant des caractéristiques géohistoriques similaires (Saint-Malo, Saint Briec, Tréguier, Saint-Pol-de-Léon, Quimper, Vannes). Pour modéliser la ville portuaire de Tréguier à l'échelon 2, j'ai procédé dans un premier temps à la spatialisation des ensembles urbano-portuaires pour faire ressortir les espaces liés au maritime dans une vision allant de la mer vers la terre. Chaque espace a été rattaché à une couleur spécifique pour être distingué aisément (cf. figure 109).

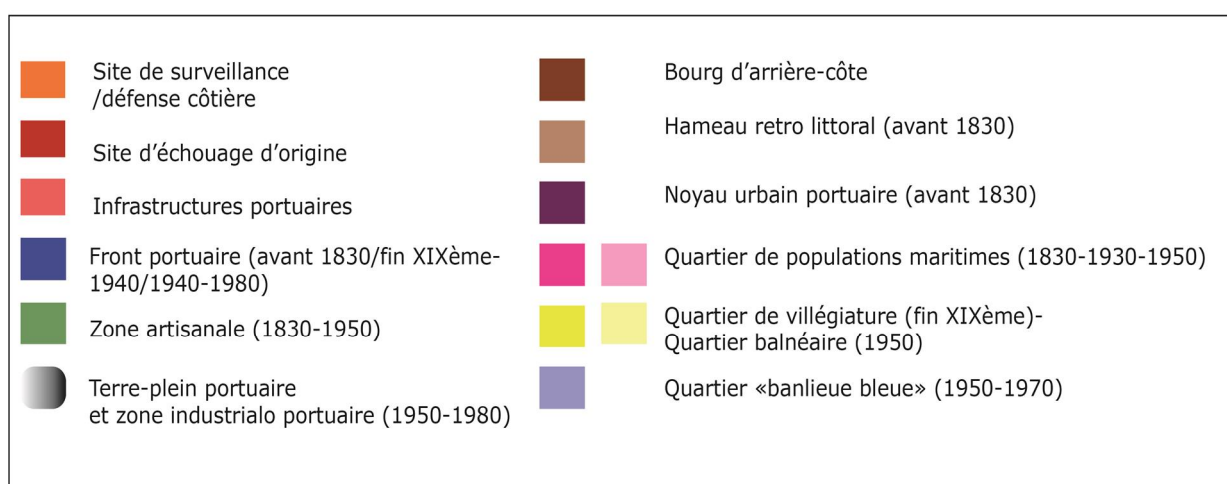


Figure 109: Les espaces urbano-portuaires représentés sous la forme de blocs de couleur. Conception et réalisation : Laure Ozenfant.2020.






### Ce que nous apprend la spatialisation des sous-ensembles urbano-portuaires :

- la ville présente de nombreux liens terrestres et fluviomaritimes avec le territoire environnant (routes, chemins et ponts).
- la cité épiscopale et les hameaux retro littoraux ont été les points d'appui d'un développement urbain conséquent.
- le site portuaire d'origine (le vieux quai et sa cale) a généré un développement urbain au cours du renouveau breton (XIIIème-XVIIème). L'ancienne Grande rue (actuelle rue Renan), l'ancienne rue de la poissonnerie (actuelle Lamennais) et la rue des Bouchers (actuelle rue Saint-André) faisaient office de voies de liaison entre la ville haute et le port.
- le front portuaire est homogène et présente des bâtis datant principalement du XVIème, XVIIème et du XIXème siècle qui s'étendent le long du quai (vieux quai, petit quai et quai neuf).
- une zone de déchargement spécifique nommée port de commerce créée au XXème siècle vient compléter l'espace de travail de la zone artisanale en arrière datant du XIXème. Plusieurs postes ont été créés : le "poste n° 2" correspondant au "quai planté", le "poste n° 3" donnant sur le quai Guézennec et les hangars attenants, du "poste n° 4" dit quai nord ou quai Cornic et le "poste n° 5" dit quai sud ou quai Garnier et hangar à Minéraux.
- un quartier de petite villégiature et d'hôtels développé dans la continuité du front portuaire témoigne de l'épopée du train en tant qu'étape au début du XXème siècle.
- un terre-plein équipé de pontons dédié à la plaisance dans les années 1980.





L'analyse spatiale de la ville portuaire faite à travers ses espaces urbano-portuaires donne un sens premier à la modélisation, elle l'aiguille. Dans un second temps, l'épuration des formes graphiques fait apparaître les blocs de couleurs correspondant aux espaces urbano-portuaires rattachés à la ville portuaire et permet selon l'échelle étudiée d'avoir une lecture rapide de l'organisation spatiale des villes et petits sites portuaires étudiés sous l'angle du maritime (cf. figure 110). Dans le cas de la ville de Tréguier, on peut comparer l'ensemble des anciens évêchés celtiques ayant eu une fonction portuaire pour voir les similitudes et les différences mais aussi comparer l'ensemble des sites portuaires de l'estuaire du Jaudy pour en comprendre l'organisation générale.



**ville haute**

- |  |  |
|--|--|
|  Cité épiscopale (15 <sup>ème</sup> /18 <sup>ème</sup> siècles)               |  noyau urbano portuaire (17 <sup>ème</sup> /18 <sup>ème</sup> siècles)            |
|  Cité des arts et des artisans (16 <sup>ème</sup> /20 <sup>ème</sup> siècles) |  quartier de populations maritimes (19 <sup>ème</sup> /20 <sup>ème</sup> siècles) |
|  |  quartier «petite villégiature et hôtel» (20 <sup>ème</sup> siècle)               |

**le port**

- |   |
|---|
|  infrastructures portuaires (17 <sup>ème</sup> /19 <sup>ème</sup> siècles)    |
|  front portuaire (16 <sup>ème</sup> /20 <sup>ème</sup> siècles)               |
|  zone artisanale (19 <sup>ème</sup> siècle)                                   |
|  terre-plein de déchargement terre-plein plaisance (20 <sup>ème</sup> siècle) |

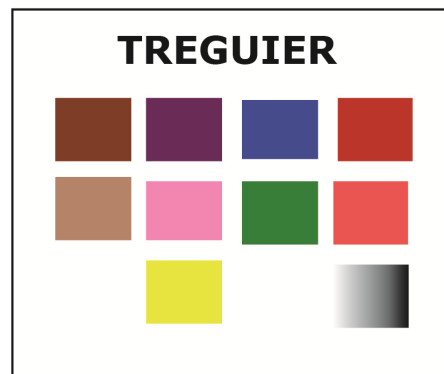
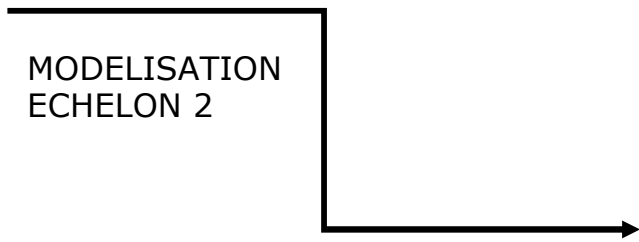


Figure 110: De l'analyse spatiale de la ville portuaire de Tréguier à sa modélisation à l'échelon 2. Conception et réalisation : Laure Ozenfant, 2020.







Les limites administratives des communes et la taille des villes ou des sites portuaires étudiés ont été volontairement écartés pour modéliser les ports du chapelet bigouden. Dans le modèle structural, la ville portuaire, en tant qu'unité systémique, se caractérise par association de sous-ensembles fonctionnant en système spatial complexe. La modélisation à l'échelon 2 des villes portuaires fait ressortir une logique de façade et le potentiel maritime sous l'angle de la géohistoire (cf. figure 112).

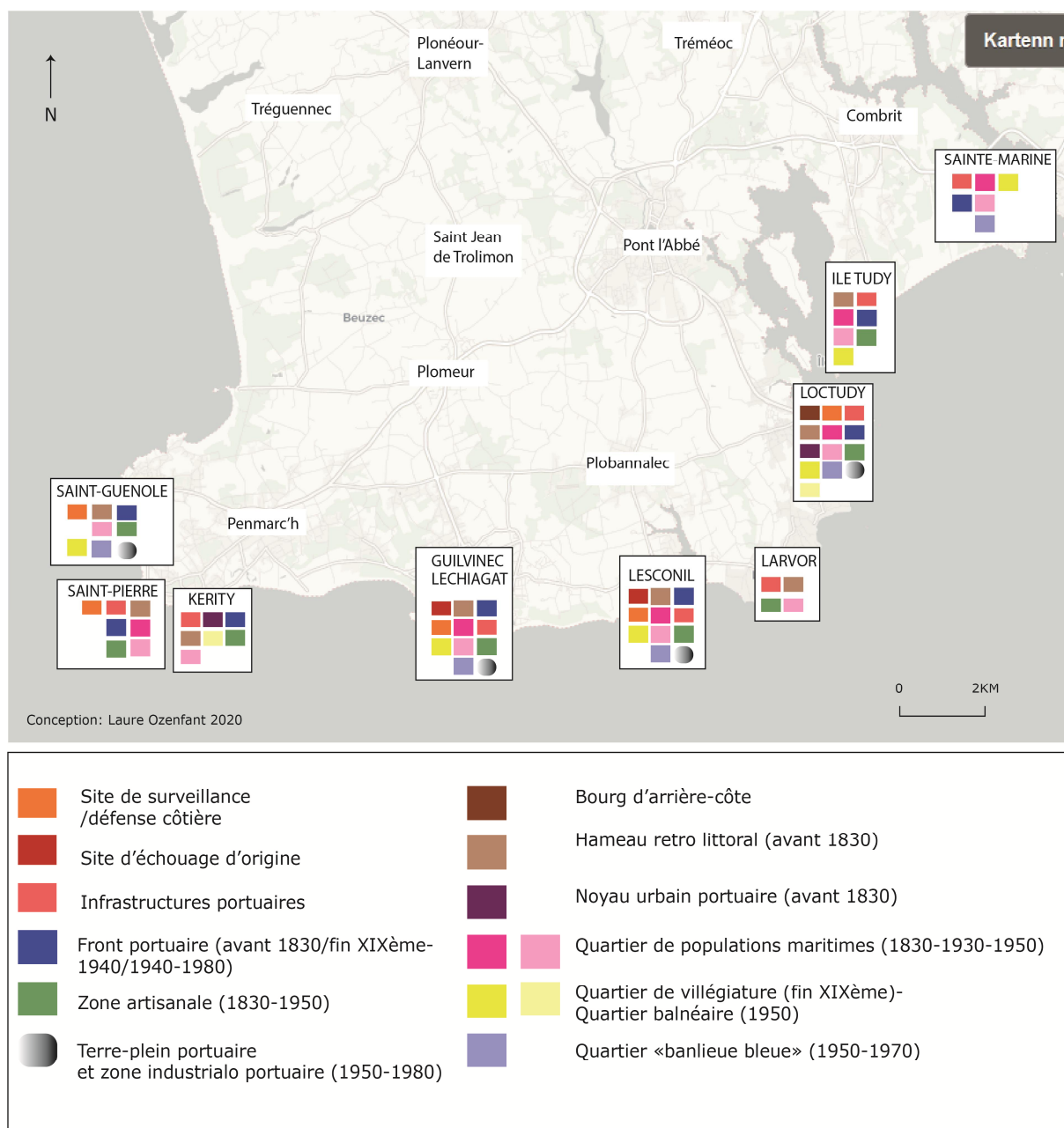


Figure 112: La modélisation à l'échelon 2 du chapelet des ports bigoudens. Réalisation: Laure Ozenfant, 2020

Ce que nous apprend la modélisation :

- La plupart des ports bigoudens sont de création récente et leur urbanisation s'est appuyée sur les hameaux retrolittoraux situés à proximité du rivage. Loctudy est d'origine plus ancienne car il possède un bourg côtier et un noyau urbano-portuaire antérieur au XIX<sup>ème</sup>. Existente également quelques bâtis témoins d'un noyau urbano-portuaire du XV<sup>ème</sup> siècle à Kerity.
- Le pays bigouden sud est une pointe rocheuse avancée sur la mer. La mer bordière expose les marins de passage à de forts courants. Ce qui explique que les ports de ce territoire sont presque tous dotés de site de défense ou de surveillance côtière.
- Avec l'édification de quartiers de populations maritimes, de zones artisanales attenants au front portuaire, de quartiers balnéaires et de banlieues bleues, ces ports sont devenus des agglomérations urbaines (excepté Larvor, sur la commune de Loctudy, qui en l'absence de front portuaire, de quartier balnéaire et de quartier banlieue bleue se situe encore au stade du site portuaire primaire).
- La fonction portuaire a pu être déployée à de nombreux endroits de la côte bigoudène sud avec un port tous les 4 kilomètres. Du plus petit site portuaire (celui de Larvor) au port le plus complet (Saint-Guérolé, Guilvinec-Lechiagat, Lesconil ou Loctudy), tous possèdent une infrastructure portuaire facilitant l'embarquement et le débarquement de la ressource marine. Les ports les plus complets ont fait l'objet d'investissements conséquents dans la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle avec l'aménagement de terre-pleins et de zones dites industrialo-portuaires (Saint-Guérolé, Guilvinec-Lechiagat, Lesconil ou Loctudy).

En déplaçant notre regard sur ce qui fait la ville portuaire à savoir leur élément bâti d'intérêt patrimonial et la structure liée à l'activité maritime (ou fluvio maritime) de leur territoire de référence, la modélisation structurale peut aider à qualifier l'envergure de celle-ci selon sa complexité. En plus des indicateurs de la ville déjà existants, l'idée serait de faire entrer les éléments bâtis d'intérêt patrimonial et les sous-ensembles urbano-portuaires dans l'analyse des villes portuaires. Pour cela, il faut concevoir un outil, une grille de lecture pour en faciliter l'usage.











## 6.3. La grille de lecture du modèle incluant les variantes

Pour accompagner le travail des acteurs du littoral et des professionnels de l'aménagement en amont de leurs projets, nous avons opté pour un modèle géographique structural « éclairant » à différents échelons : l'unité de base (l'élément bâti d'intérêt patrimonial) et l'unité territoriale (sous-ensemble urbano-portuaire d'intérêt patrimonial) permettent de rendre compte de la structure héritée du maritime de la ville portuaire et facilitent la lecture de l'organisation de l'unité systémique (le territoire littoral et maritime) de référence. Pour réaliser la grille de lecture du modèle, je suis partie des constats suivants :

Premier constat : il existe **un rapport entre la taille de la ville portuaire et les fonctions maritimes développées de l'unité territoriale**. Celui-ci a influé sur l'organisation en continuité spatiale. La ville portuaire peut donc être représentée sous la forme de deux schémas : le premier correspondant à la petite ville portuaire et le second à la ville portuaire de taille moyenne. **La modélisation à l'échelon 1 et 2 permet de distinguer la petite ville portuaire de la ville portuaire moyenne.**

Deuxième constat : **le positionnement géographique littoral confère une unité au système** malgré la discontinuité spatiale. On peut le retranscrire sous la forme **de trois géosystèmes différents mais complémentaires** à une plus grande échelle : l'espace estuarien, la baie, rade ou golfe refuge et la pointe ouverte sur le large. **La comparaison des villes portuaires modélisées entre elles souligne l'organisation du territoire maritime et littoral.**

## MODELISATION A L'ECHELON 1

	<b>Représentation graphique</b>
<p>Elément de recherche :</p> <p><b>le bâti d'intérêt patrimonial maritime</b></p>	<p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> surveillance des côtes/sauvetage</li> <li> protection contre l'érosion côtière</li> <li> vie des populations maritimes</li> <li> transit terre-mer</li> <li> exploitation, transformation des ressources marines</li> </ul> <p>-----</p>
<p>Langage structural :</p> <p><b>Unité de base</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> défense militaire des côtes</li> </ul>
<p>Mesure/envergure :</p> <p><b>Quelques mètres</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> avitaillement et construction des navires</li> <li> activités scientifiques et muséales</li> <li> balnéarisation-villégiature</li> <li> légendaire, mémoriel et religieux</li> </ul> <p>-----</p>

## MODELISATION A L'ECHELON 2















	<b>Représentation graphique</b>
<p>Elément de recherche :</p> <p><b>Les ensembles urbano-portuaires d'intérêt patrimonial</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Site de surveillance /défense côtière</li> <li> Site d'échouage d'origine</li> <li> Infrastructures portuaires</li> <li> Front portuaire (avant 1830/fin XIXème-1940/1940-1980)</li> <li> Zone artisanale (1830-1950)</li> <li> Terre-plein portuaire et zone industrialo portuaire (1950-1980)</li> </ul>
<p>Langage structural :</p> <p><b>Unité territoriale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Bourg d'arrière-côte</li> <li> Hameau retro littoral (avant 1830)</li> <li> Noyau urbain portuaire (avant 1830)</li> </ul>
<p>Mesure/envergure :</p> <p><b>Quelques centaines de mètres</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  Quartier de populations maritimes (1830-1930-1950)</li> <li>  Quartier de villégiature (fin XIXème)- Quartier balnéaire (1950)</li> <li> Quartier «banlieue bleue» (1950-1970)</li> </ul>

Tableau 11 : Synthèse de la modélisation à l'échelon 1 et 2.  
Réalisation : Laure Ozenfant, 2020

L'unité systémique correspondant à la « petite ville portuaire » dispose généralement d'un site portuaire monofonctionnel : cabotage, pêche (nonobstant quelques activités artisanales liées à la construction navale ou à l'entretien de petites unités) et aujourd'hui la plaisance. Des ensembles urbains résidentiels et balnéaires se sont ajoutés au front portuaire bâti mixte (habitat, commerce) avec l'édification de quelques villas, pensions, auberges ou maisons secondaires dispersées aux abords. La présence de services, de commerces de détail et d'équipements de proximité est nécessaire au fonctionnement de la petite unité systémique. Elle ne peut pas fonctionner isolément. Côté terre, elle est reliée aux sites de surveillance côtière, aux hameaux retro littoraux et au bourg d'arrière-côte et au-delà à l'espace rural. Et côté mer, elle présente des liens avec les îles et îlots, les grèves et plans d'eau situés à proximité de la ressource, les ports de la même façade littorale et au-delà les ports du même réseau.

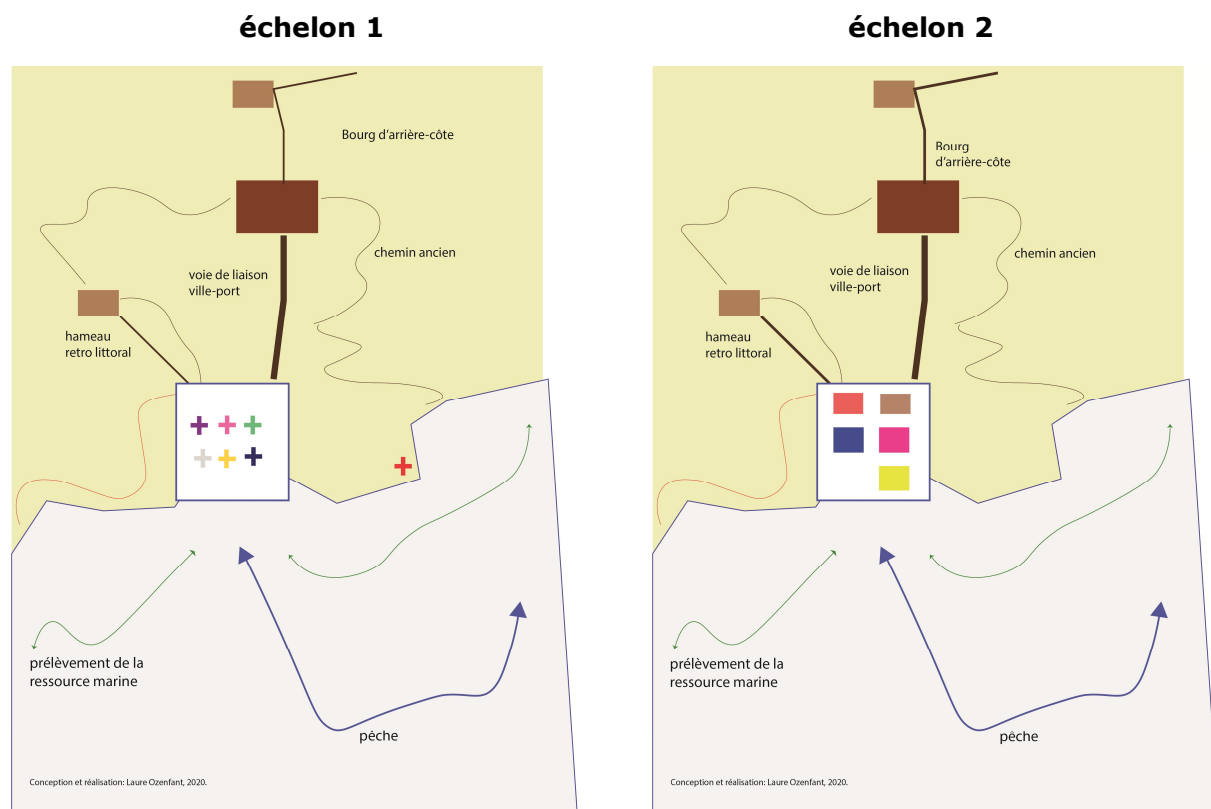
L'unité systémique de la « ville portuaire moyenne » s'est déployée sur plusieurs sites portuaires au gré des opportunités économiques et de l'installation d'activités maritimes.

Elle a pour principale caractéristique d'être polyfonctionnelle : défense et surveillance côtière, cabotage et bornage de la ressource de l'arrière-pays rural littoral, pêche et conserverie alimentaire, algoculture et industrie, nautisme et activités de loisirs. Le port, par son intense activité, a pu être le moteur d'un développement urbain conséquent. La ville portuaire s'est déployée dans l'espace, englobant au passage les hameaux et villages retro littoraux et allant parfois même jusqu'au bourg d'arrière-côte (exemple de Crozon-Morgat, Douarnenez, Tréguier, etc.). Côté terre, elle est reliée à l'espace rural, aux bourgs et aux hameaux ruraux. Et côté mer, elle présente des liens avec les îles et îlots, les grèves et plans d'eau situés à proximité de la ressource, les ports de la même façade littorale et au-delà les ports du même réseau. Dans sa structure, on distingue nettement les unités territoriales issues de la synergie terre-mer (site de surveillance ou de défense des côtes, quartier balnéaire, etc.). Ces unités ne peuvent exister isolément.

## LA PETITE VILLE PORTUAIRE

Unité systémique en continuité spatiale.

Envergure de 10-20km



Figures 113 et 114 : Modélisation de la petite ville portuaire à l'échelon 1 et 2. Réalisation : Laure Ozenfant, 2020.

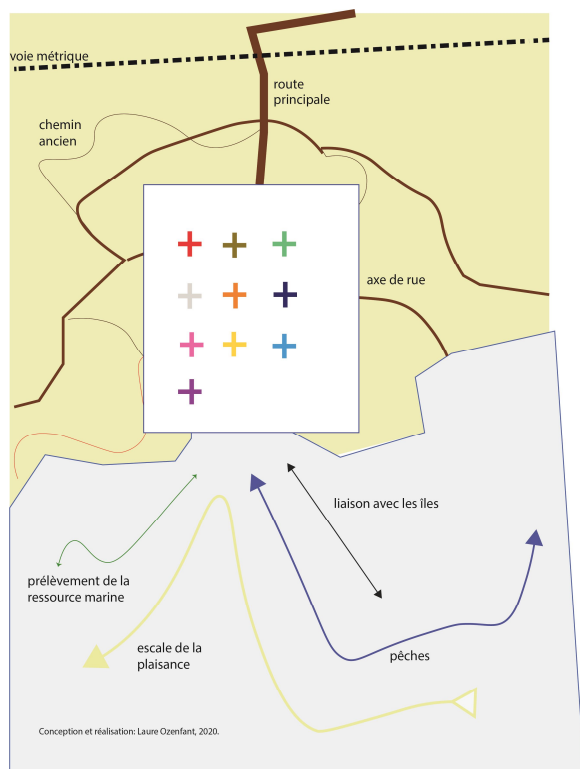
Sous l'angle de la géohistoire, la petite ville portuaire est monofonctionnelle. Cependant plusieurs combinaisons sont possibles parmi les unités de base et les unités territoriales dans les deux échelons. La taille de la ville portuaire n'est pas liée au nombre d'éléments bâtis présentant un intérêt patrimonial maritime. Une petite ville portuaire peut présenter une grande diversité de bâtis d'intérêt patrimonial maritime ou quelques éléments ayant un fort intérêt patrimonial. En partant de l'exemple breton, l'unité systémique correspondant à une petite ville portuaire peut être assimilée à Larvor (Loctudy), les ports de Plougastel-Daoulas, Lanvéoc, Bréhec (Plouézec), Yaudet (Ploulec'h), Port Anna (Séné), Ploumanac'h, Merrien, Brigneau, Belon, Posrcav, Porspaul, Paluden (Lannilis), Goasvilinic (Quemper Guezennec), Port Launay, Le Faou, Daoulas, Lampaul (Ouessant), etc.

## LA VILLE PORTUAIRE DE TAILLE MOYENNE

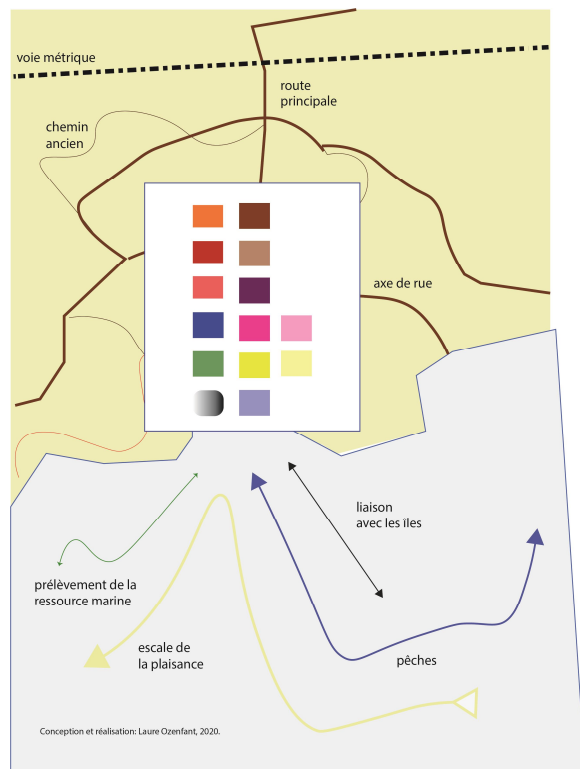
Unité systémique en continuité spatiale.

Envergure de 20-50km

### échelon 1



### échelon 2



Figures 115 et 116: Modélisation de la ville portuaire moyenne à l'échelon 1 et 2. Réalisation : Laure Ozenfant, 2020.

Sous l'angle de la géohistoire, la ville portuaire de taille moyenne est polyfonctionnelle. Et plusieurs combinaisons sont possibles parmi les unités de base et les unités territoriales dans les deux échelons. La taille de la ville portuaire n'est pas liée au nombre d'éléments bâtis présentant un intérêt patrimonial maritime. Une ville portuaire peut présenter une faible diversité de bâtis d'intérêt patrimonial maritime mais avoir développés tout ou partie des espaces urbano-portuaires. En partant de l'exemple breton, l'unité systémique correspondant à une ville portuaire de taille moyenne peut être assimilée à Douarnenez, Crozon-Morgat, Audierne, Camaret-sur-Mer, Le Conquet, l'Aber Wrac'h-Landéda, Roscoff, Morlaix, Quimper, Tréguier, Larmor plage, Etel, Paimpol, Perros Guirec, Saint Briac, Lannion, Cancale, Concarneau, Saint-Malo, Auray, Vannes, etc.

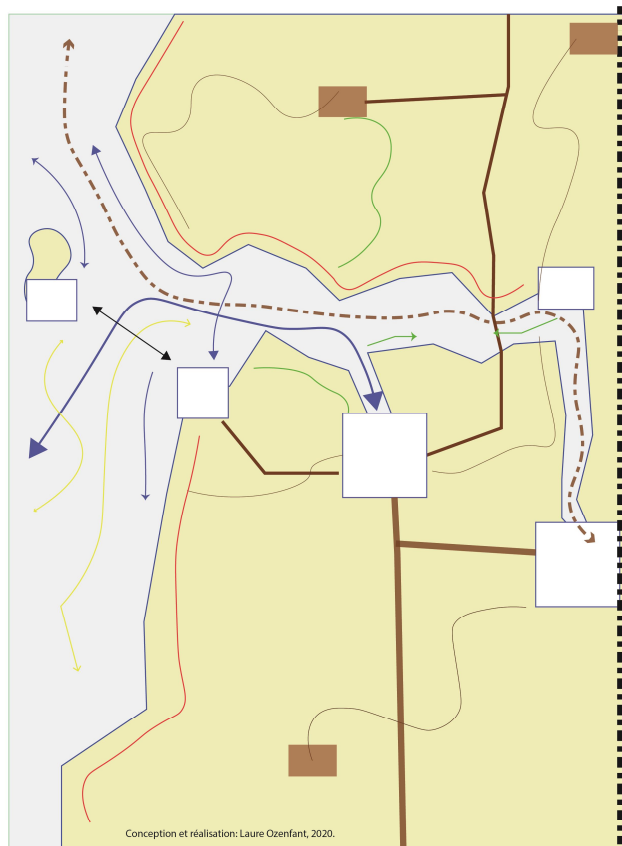


**LA VILLE PORTUAIRE DE TAILLE PETITE ET MOYENNE  
DANS SON TERRITOIRE MARITIME ET LITTORAL DE REFERENCE**

Unité systémique en discontinuité spatiale.

Envergure de 50 à 100 km

**De type estuarien**



Conception et réalisation: Laure Ozenfant, 2020.

- ville portuaire de taille moyenne
- petite ville portuaire
- bourg d'arrière-côte
- hameau retro littoral
- escale de la plaisance
- cabotage/bornage
- pêche côtière
- liaison avec les îles
- chemins anciens
- sentier douaniers
- chemins d'accès à la grève
- routes principales
- voie de chemin de fer

Figure 117: Les villes portuaires de taille petite et moyenne prises dans une logique estuarienne. Réalisation : Laure Ozenfant, 2020.

L'organisation des villes portuaires dans une logique estuarienne

Du grand système complexe (rivière d'Étel, rivière du Jaudy, rivière du Trieux, rivière de Morlaix, rivière de l'Odet) au système plus simple que constitue un petit aber ou une petite ria (le Goyen, le Belon), du plus maritime (Aber Wrac'h, Aber Benoit, Aber Ildut) au plus fluvial (Laïta, Aven), l'unité systémique de logique estuarien s'étend du port de fond d'estuaire à l'embouchure, voire jusqu'à l'avant-port des îles créant ainsi un couloir d'échange de marchandises entre l'avant-pays maritime et l'arrière-pays terrestre. La ville portuaire de fond d'estuaire est un point fort de l'unité systémique estuarienne car elle s'établit là où s'opère une rupture de charge entre l'unité capable de naviguer par-delà les mers et les autres transports possibles (rivière, réseaux routier ou ferroviaire). Cette ville de taille moyenne a joué et joue encore parfois le rôle d'interface entre un arrière-pays terrestre et un avant-pays maritime. C'est une porte à double entrée.

A l'opposé, on va retrouver l'embouchure plus ou moins étroite géographiquement, ouverte sur le large ou sur un chapelet d'îles. De part et d'autre de la rive, des unités territoriales équivalentes à un site de surveillance ou de défense côtière en haut de falaise, un quartier balnéaire en continuité d'une belle plage de sable, ou encore des petites grèves ponctuées de sites d'échouage se trouvent à l'embouchure. Structuralement, dans les systèmes les plus complexes, il peut y avoir en plus un ou deux « ports d'équilibre » au carrefour des routes terrestre et maritime, de petits sites portuaires spécialisés dans le bornage de matériaux (sable), un port de pêche et de cabotage doublé d'une station balnéaire située à l'embouchure et des îles en situation d'avant-port. Une activité aquacole a pu également voir le jour dans les endroits vaseux où s'écoulent les eaux douces terrestres riches en nutriments. Unité systémique correspondant à un territoire de culture maritime et littorale de type estuarien à l'instar de la rivière d'Étel, la rivière du Jaudy, la rivière du Trieux, la rivière de Morlaix, la rivière de l'Odet, l'Aber Wrac'h, l'Aber Benoit, l'Aber Ildut, la Laïta, l'Aven, le Goyen, le Belon, basse Vilaine, la Rance, etc.

### De type rade, golfe ou baie

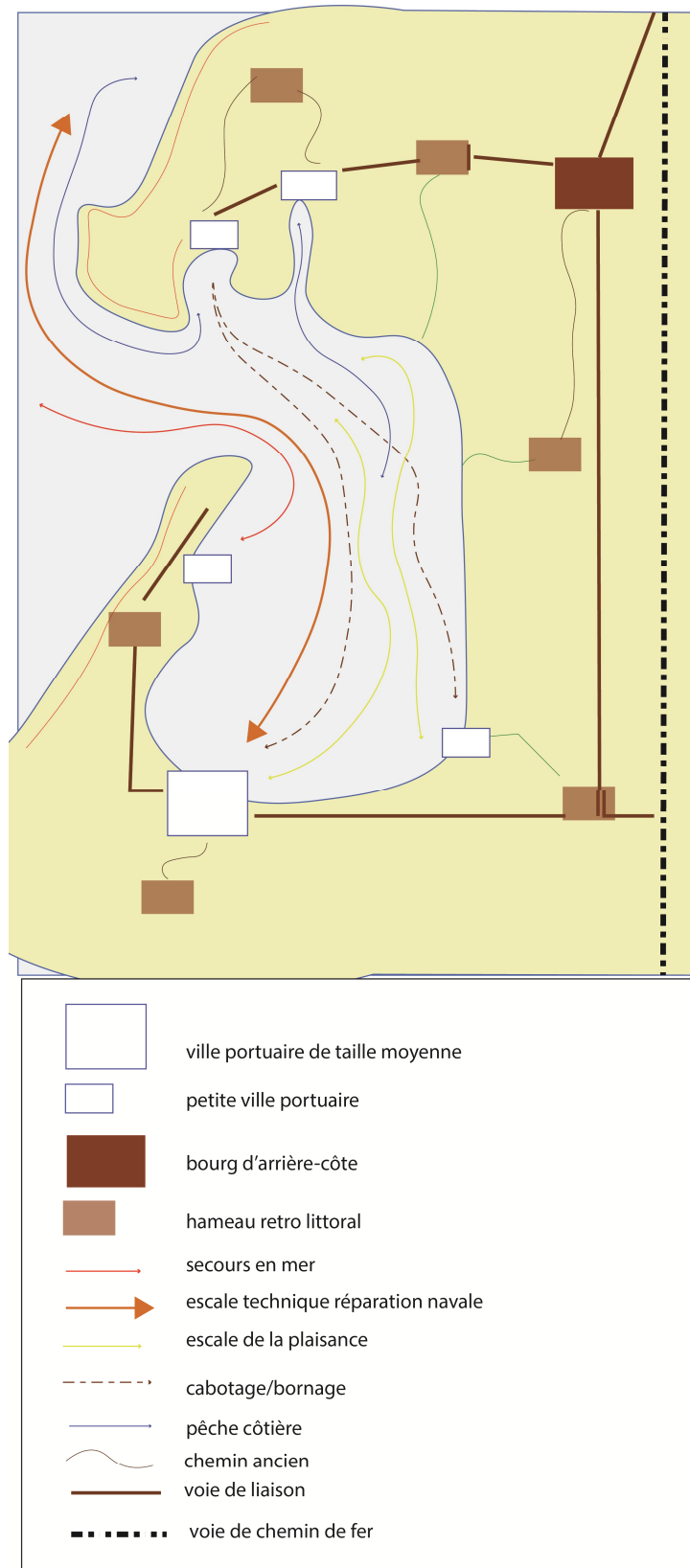


Figure 118: Les villes portuaires de taille petite et moyenne prises dans une logique de rade, baie ou golfe. Réalisation : Laure Ozenfant, 2020.

L'organisation des villes portuaires dans la logique d'une baie, d'un golfe ou d'une rade

L'unité systémique d'une baie, d'une rade ou d'un golfe diffère dans sa fonction de l'unité estuarienne. Destinée à abriter les navires qui naviguent dans les parages, elle présente plusieurs niveaux de navigation : un plan d'eau sécurisé abrité de la houle et des vents dominants, un plan d'eau plus ou moins abrité soumis aux vents dominants et à la houle et un plan d'eau extérieur (raz) donnant accès aux grandes voies navigables (raz, passage, rails). Dans la plupart des cas, la rade, la baie ou le golfe est éponyme de la principale ville du système (à l'exemple de la rade de Brest, de la rade de Toulon, du golfe de Saint Tropez, de la baie de Douarnenez, de la rade de Lorient, de la baie de Cancale, etc.). Grâce à une position géographique favorable, cette ville portuaire (de taille moyenne ou grande) a développé un savoir-faire maritime dans la réparation navale et l'avitaillement des navires (zones artisanales, terre-pleins et infrastructures portuaires associées, slipway, passerelle RO-RO, hangar de chantier naval, etc.). Dans le cas d'une baie ouverte présentant de grandes plages de sable et un plan d'eau sécurisé et navigable dans de nombreuses situations météorologiques, l'unité systémique de la ville moyenne est généralement dotée d'espaces balnéaires (quartiers résidentiels, hôtels) et nautique (port de plaisance, loisirs nautiques).

Dans le cas d'unités systémiques rade ou golfe aux faciès côtiers rocheux ou vaseux, de petites villes portuaires viennent compléter le système. En offrant les conditions d'un plan d'eau sécurisé aux petites embarcations, ces unités systémiques se sont développées un temps grâce au cabotage ajoutant une unité au système. A l'instar des systèmes estuariens, suivant la qualité des eaux, une activité aquacole est installée par endroits, là où s'écoulent des eaux douces riches en limons. L'ensemble du système est relié aux villes marchandes de l'arrière-côte par des voies de liaison.

### De type pointe ouverte sur le large

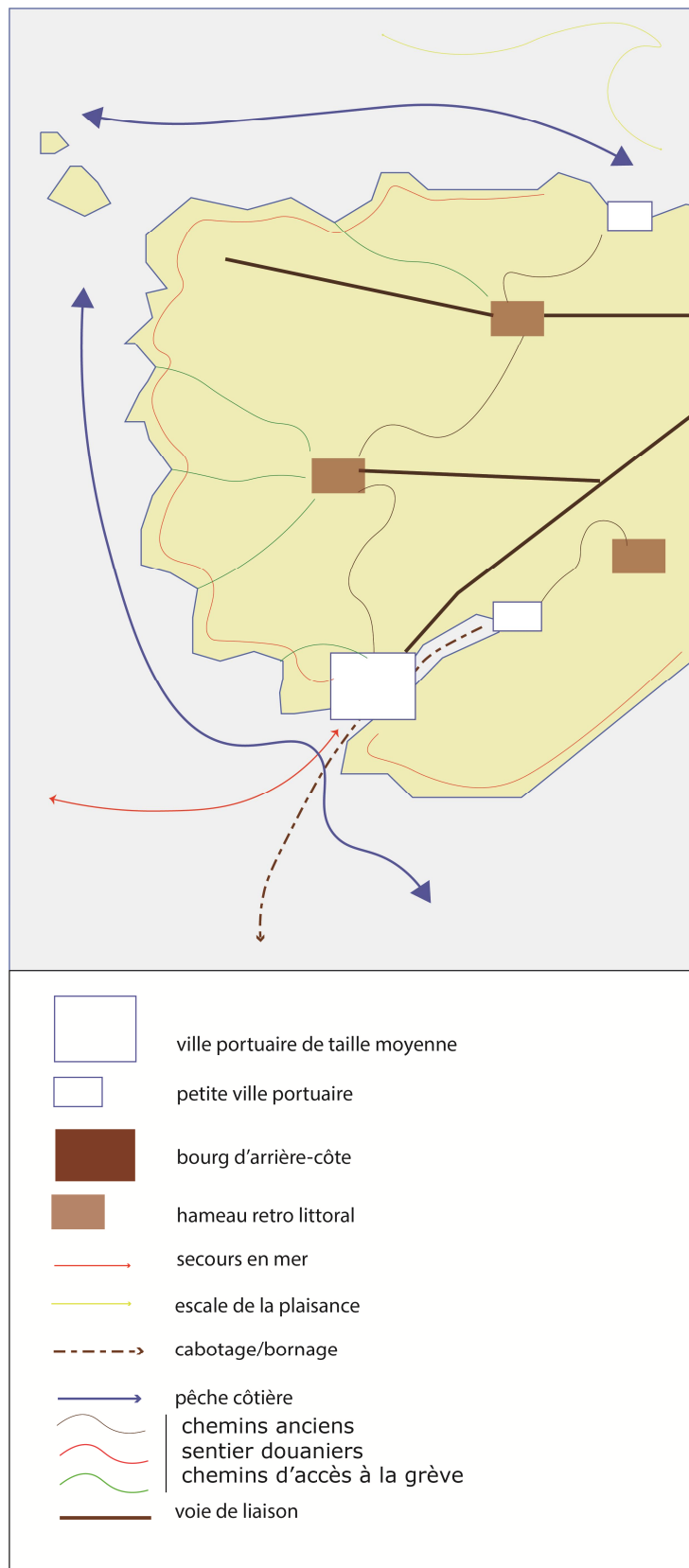


Figure 119: Les villes portuaires de taille petite et moyenne prises dans une logique de pointe ouverte sur le large. Réalisation : Laure Ozenfant, 2020.

L'organisation des villes portuaires dans une logique de pointe ouverte sur le large.

Appuyée sur un plateau (plateau du Léon et pointe Saint-Mathieu, Cap Sizun et la pointe du Raz, les falaises du Goëlo) une presqu'île qui domine la mer (presqu'île de Crozon, Saint-Jacut-de-la-mer, Quiberon) ou une terre basse faite de roches et de sable (Pays Bigouden, presqu'île de Rhuys, Plouguerneau), l'unité systémique ouverte sur le large s'est organisée parfois dans la contrainte d'un isolement relatif des populations maritimes avec le reste du monde et le développement d'une interdépendance forte avec la mer. En haut du plateau ou sur le point le plus avancé de la côte en mer, une unité territoriale marque l'unité systémique ; il s'agit du site de surveillance des côtes que l'on identifie rapidement grâce à la présence d'un sémaphore ou d'un phare d'atterrissage de premier ordre. Selon l'accessibilité et la qualité des indentations à la côte, quelques ports polyfonctionnels (cabotage et bornage, pêche, algoculture) offrent une escale aux bateaux empruntant les grandes routes maritimes tout en étant éloignée des grands centres urbains. Une multitude de petits sites abris, réservés aux petites unités, jalonnent les échancrures de la côte pour prélever au besoin la ressource marine (algues, crustacés, poissons) et vient compléter le dispositif de cette unité systémique ouverte sur le large.

Unité systémique de grande ampleur

La façade maritime et le bassin de navigation de 100 à 300km

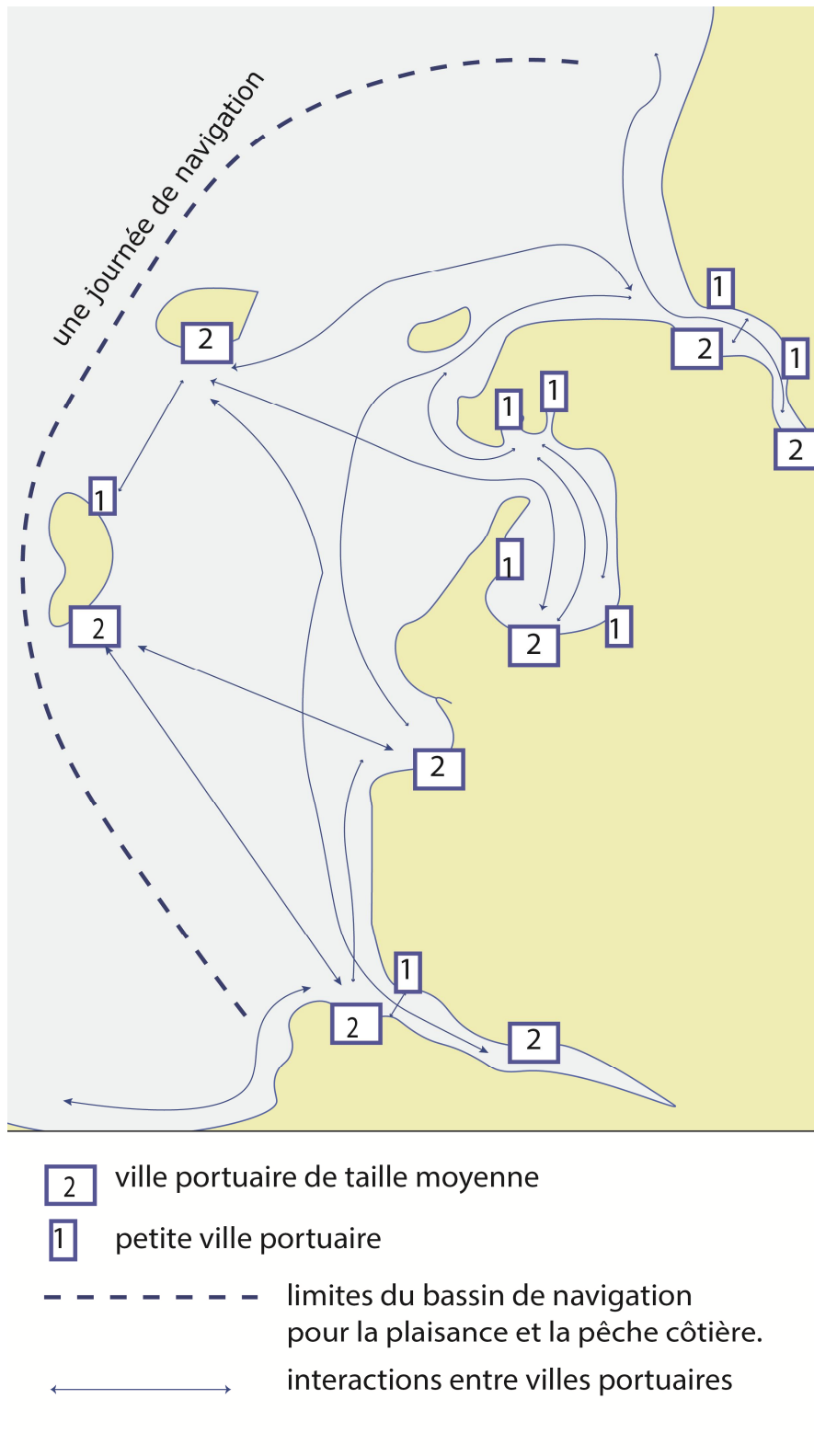


Figure 120: Les villes portuaires de taille petite et moyenne prises dans un système de grande ampleur. Réalisation : Laure Ozenfant, 2020.



Dans l'optique d'aménager durablement le littoral, nous proposons de repartir des « villes portuaires » de taille petite et moyenne, telles qu'elles étaient avant la rupture des économies maritimes des années 1970/80 pour repenser l'urbanisation et redonner un sens « maritime » à ces lieux de vie porteurs de cultures originales. Recentrer l'urbanisation sur les villes portuaires de taille petite et moyenne, c'est mettre un terme à l'urbanisation littorale en bande, génératrice d'une pression anthropique sur des milieux naturels rendus fragiles, tout en valorisant l'attachement culturel des habitants à leur ville portuaire. Nous devons faire advenir une nouvelle urbanité de ces lieux de vie et de travail, dans la continuité des identités maritimes encore présentes ou disparues.

Le bénéfice de cette démarche scientifique sur le moyen et le long terme est d'aboutir à une méthode de travail reproductible à tous les littoraux en prenant appui plus particulièrement sur les ports de taille petite et moyenne. Son objectif n'est pas seulement de circonscrire l'ensemble des villes portuaires sur une période donnée. Elle invite aussi à repenser l'avenir des territoires littoraux dans une perspective plus durable. Parce que le modèle structural souligne les interdépendances qui ont existé (et qui existent encore) sur un territoire et au-delà, il s'avère être un outil pertinent pour atteindre cet objectif. Mon intention est d'éclairer ce qui est en jeu, à savoir la transmission aux nouveaux habitants et aux jeunes générations des valeurs intrinsèques des villes portuaires de cette catégorie. Les héritages maritimes bâtis ont été retenus comme éléments de base de ce modèle pour y arriver. Combiné à une démarche de patrimonialisation, je suis convaincue de leur utilité pour aider concrètement à la mise en œuvre de projets de développement durable à différentes échelles. La notion de patrimoine implique la prise en compte d'un laps de temps entre deux générations. Les bâtis maritimes érigés après les années 1980 ne sont donc pas pris en compte. Comme toute décision arbitraire, celle-ci pourra être réévaluée pour tenir compte de l'évolution de la ville portuaire. C'est pourquoi, dans cette troisième partie de la thèse, il est intéressant de montrer en quoi le patrimoine maritime bâti peut agir comme un levier de développement durable pour les villes portuaires de taille petite et moyenne, lorsqu'il est intégré à différents échelons de politiques publiques.

# Chapitre 7) Le patrimoine maritime bâti appliqué à la ville durable

## 7.1. Le positionnement de ma recherche dans le contexte général de l'urbanisme durable

La notion de développement durable a émergé suite à la publication du rapport "Brundtland" de 1987 et à la charte des villes européennes pour la durabilité de 1994 (dite charte d'Ålborg). Un plan d'action destiné aux Etats engagés dans la démarche pour préparer le 21ème siècle, a été conçu sous la forme d'un *Agenda 21* faisant référence à un ensemble d'actions potentielles à mettre en œuvre et allant dans le sens d'une intention universellement partagée. La montée en puissance de la question des limites des ressources naturelles, des problèmes sociaux, économiques et culturels dans la notion de développement a progressivement poussé les gouvernements vers l'objectif d'un « développement socio-économique équitable respectueux de l'environnement » (Sachs, 1997 : 16).

Dans ce sillage, la France a édicté un certain nombre de lois<sup>131</sup> offrant aux collectivités locales, maîtres d'ouvrage, des outils qui favorisent, au niveau local, une politique de développement durable. La déclinaison opérationnelle de la notion d'urbanisme durable a pris son essor à l'occasion du Plan national "Ville durable" mis en œuvre en 2008, et structuré autour de 4 composantes ("Écocités", "Écoquartiers", "Transports propres" et "Nature en ville"). Puis, elle a été renforcée ultérieurement par les deux lois "Grenelle" de 2009 et 2010, qui ont rappelé la nécessité d'un développement préservant l'équilibre entre les grandes composantes des territoires (bâties, naturelles, agricoles), et fixé de nouvelles obligations aux documents d'urbanisme : réduction des émissions des gaz à effet de serre (PLU facteur 4), suivi de la consommation d'espace et intégration d'une Trame Verte et Bleue.

---

131 à la Loi Voynet, votée en 1999, il convient d'ajouter la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale (1999) , loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) : loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000, loi Urbanisme et habitat (UH) : loi n°2003-590 du 2 juillet 2003, loi Engagement national pour le logement (ENL) : loi n°2006-872 du 13 juillet 2006, loi pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés : loi n°2009-179 du 17 février 2009, loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (MOLE), dite "Loi Boutin" : loi n° 2009-323 du 25 mars 2009, loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle Environnement (Grenelle 1) : loi n°2009-967 du 3 août 2009, loi portant engagement national pour l'environnement (Grenelle 2) : loi n°2010-788 du 12 juillet 2010.

Aujourd'hui encore, du point de vue institutionnel, le ministère de la cohésion sociale des territoires et des relations avec les collectivités territoriales affiche clairement cette intention durable en affirmant que « *l'aménagement urbain constitue un enjeu prioritaire pour améliorer notre qualité de vie et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il est important de construire un modèle de ville verte et durable qui préserve nos ressources, nos paysages et notre territoire pour que chaque citoyen bénéficie d'une qualité de vie convenable et des avantages économiques d'une urbanisation maîtrisée* ». Pourtant, d'un point de vue académique, le concept de développement durable soulève des réactions contradictoires. Dans une confrontation des points de vue entre les sciences, la nature même de ce concept fait débat. La notion est qualifiée de « concept nomade » (Stengers, 1987) parce qu'elle navigue entre différents champs de pensée et de savoir (éthique, politique, médiatique, scientifique, écologiste). On reconnaît à l'évidence une filiation forte entre l'idée de durabilité émanant de ce concept et la pensée géographique (Robic *et al*, 2002) qui étudie et met en avant les rapports entre l'homme et son environnement. Suite aux chocs pétroliers des années 1970 et encouragés par les utopies de cette fin de siècle, des économistes ont soulevé l'intérêt de repenser le rapport entre économie et environnement pour préconiser un modèle plus écoresponsable, moins consommateur de ressources naturelles (Meadows, 1972, Sachs, 1977, Vivien, 2001). Le développement durable recouvre des significations changeantes scientifiquement. Il est perçu comme un concept flou impossible à cerner mais aussi comme la possibilité de renouveler des approches et des problématiques (Clément, 2004).

Il faudra attendre la déclaration universelle de l'UNESCO sur la diversité culturelle (2001) et la convention sur la diversité des expressions culturelles (2005) pour que la culture émerge dans le concert des débats portant sur le développement durable. Minimisés dans le rapport Brundtland, les liens qui unissent la culture et le développement durable sont pourtant nombreux en termes d'éducation, d'économie, de science, de communication, de défense et de promotion de la diversité culturelle, d'environnement, de cohésion sociale ou de coopération internationale. En parallèle de ces débats académiques, dans l'élan des nouvelles lois votées entre 1990 et 2010, le milieu technique s'est emparé de la notion de développement durable comme d'un « concept slogan » qui justifie à la fois les nouvelles normes architecturales appliquées (HQE, BBC, etc.) et la production de nouveaux produits clef en main (éco-lotissement, éco-quartier, etc.). Cela a eu pour conséquence de vider le concept de son contenu territorial et de lui supprimer toute dynamique vertueuse.

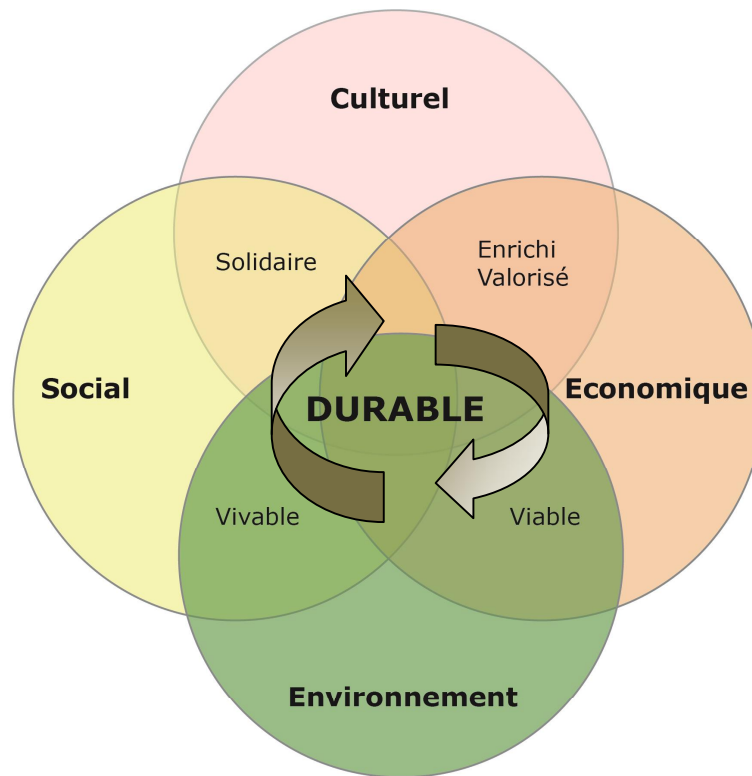
Parce que les enjeux d'urbanisme couvrent l'ensemble des champs socio-spatiaux, techniques et réglementaires de la ville, c'est à travers l'urbanisme que le lien social se pense, que la démocratie et le pouvoir s'exercent et j'ajouterai que le développement durable se prépare.

*« Le développement durable est ainsi pris entre le flou au niveau mondial et le caractère limité des réalisations architecturales ponctuelles. C'est en échappant à ces deux écueils et en se confrontant à l'urbanisme que, par sa vocation à rassembler dans une conception complexe de l'ensemble urbain les aspects sociaux, environnementaux et économiques, il pourrait être à la source de nouvelles utopies ».* (Guermond, 2006).

Ces dernières années, la ville durable a été abordée par les professionnels de l'urbanisme et les scientifiques afin d'en comprendre les processus. A l'occasion des universités d'été des urbanistes, la ville durable s'est exposée sous des angles différents passant de la ville aimable à la ville partagée, adaptable, solidaire, participative et contributive, mais aussi de la ville fractale à la ville constituée de réseaux. On constate que la limite entre les lieux de vie et leurs habitants disparaît petit à petit au profit d'une ville personnifiée qui fait dire à Jacques Lévy, géographe, que « la ville n'a pas d'auteur sinon elle-même<sup>132</sup> ». Certains ont pu démontrer également que la ville durable était un objet unique et que pour cela elle devait être dé-normée pour éviter d'être généralisée (Blanckaert, 2016). Pour prendre en compte ses nouveaux aspects de la ville durable, le travail et les méthodes de l'urbaniste doivent s'éloigner du « tout technique » pour concilier les différentes facettes de la ville et gagner la confiance des habitants. « L'urbaniste est un ensamblier, intégrateur, systémique, synthèse de science molle et dures : sa technicité n'a pas diminué sa responsabilité sociale ». « L'urbanisme consiste à fabriquer de l'urbanité et que l'urbanité est un bien public, co-produit par de nombreux acteurs » (Druon, 2016). En résumé, je dirais que parler d'urbanisme durable aujourd'hui, c'est accepter de concevoir une nouvelle façon de faire la ville en adoptant les principes de développement durable et selon les spécificités de son territoire. L'urbanisme durable favorise la mise en œuvre de projets qui répondent aux enjeux sociaux, culturels, économiques et environnementaux et sont compatibles avec une utilisation économe des ressources (fonciers, énergie, eau, marinesí ). Parce que c'est un concept nomade, c'est au travers du champ d'application de la pensée géographique que cette notion de développement durable est la plus identifiable. Il m'importe toutefois de poser en préambule de ma recherche les quatre piliers de la démarche de développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne pour clarifier l'application scientifique (cf. figure 121).

---

132 Université d'été de l'urbanisme 2016. Ville en partage. Savoir, transmettre et partager la ville. 24-26 août 2016 à Dunkerque.



Conception-réalisation: Laure Ozenfant, 2020.

Figure 121: Le cercle vertueux du développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne et ses différentes facettes.

En prenant appui sur la géographie patrimoniale, ma recherche souligne l'intérêt d'utiliser le patrimoine maritime comme levier de développement durable. Le patrimoine maritime bâti est un bien commun qui agit comme un facteur de production de lien social et spatial. Dans la continuité des identités maritimes, il resserre les liens entre les habitants sur la base d'un projet collectif. Lorsque sa valeur maritime est intégrée à différentes échelles de territoire, on reconnaît à cet agent actif de la transmission de cultures maritimes et littorales plusieurs vertus. Dans un contexte de crises, il constitue pour les habitants des villes portuaires un repère immédiat dans l'espace public et une richesse indélocalisable dans une forme de résilience. Au-delà, il réactive les solidarités entre les villes portuaires et leur territoire de référence, et laisse entrevoir des coopérations possibles comme autant d'aménités positives pour un avenir plus durable des espaces maritimes et littoraux. Dans un cadre transitionnel nécessitant la mise en place d'un nouveau système, il informe sur les cycles terre-mer passés et soulève le potentiel maritime à venir.

## **7.2. La mise en œuvre du processus à l'échelon communal. La démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » pour cadre d'application**

Une des premières missions que l'on m'a confiée au sein de l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel a été de réunir des élus de communes littorales et des partenaires territoriaux (Architectes de Bâtiments de France, Agences de développement et d'urbanisme, services de l'État, associations, Parcs naturels, etc.) afin de créer un réseau engagé dans la préservation et la valorisation du patrimoine maritime breton.

### **7.2.1. La genèse du réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » en Finistère**

A l'origine, il y a une prise de conscience partagée entre une équipe de chercheurs co-dirigée par Françoise Péron et Nicolas Bernard, et des élus de communes littorales bretonnes. Suite au travail d'inventaire du patrimoine maritime bâti, réalisé par l'Observatoire entre 2008 et 2010 pour le compte d'une dizaine de communes littorales, les bénéficiaires ont pu constater que les habitants de leurs communes maîtrisaient de moins en moins les éléments de leur environnement patrimonial et que, face aux appétits féroces des promoteurs immobiliers, il existait un risque réel de voir cette richesse disparaître, coupant ainsi les populations littorales de leur passé maritime. Chacun a pris la mesure de l'enjeu que représentaient la protection et la valorisation du patrimoine maritime bâti. C'est ainsi que le 11 novembre 2011 à Daoulas en Finistère, le réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » est né (cf. figure 122) sous la forme d'une association loi 1901 et ayant pour principal objectif d'échanger les expériences et de mettre en synergie toutes les volontés pour protéger et valoriser le patrimoine maritime bâti.

C'est la première fois que des élus de communes littorales, le plus souvent isolés dans des communautés de communes à majorité rurale, se retrouvaient entre eux pour parler concrètement de la gestion de leurs ports de taille petite et moyenne et de leurs espaces littoraux (cf. figure 123). Il a été décidé que l'Observatoire, dans le cadre de ses activités de recherche, accompagnerait le réseau d'une pensée scientifique (c'est-à-dire apolitique) et que des outils adaptés pour l'occasion seraient appliqués.

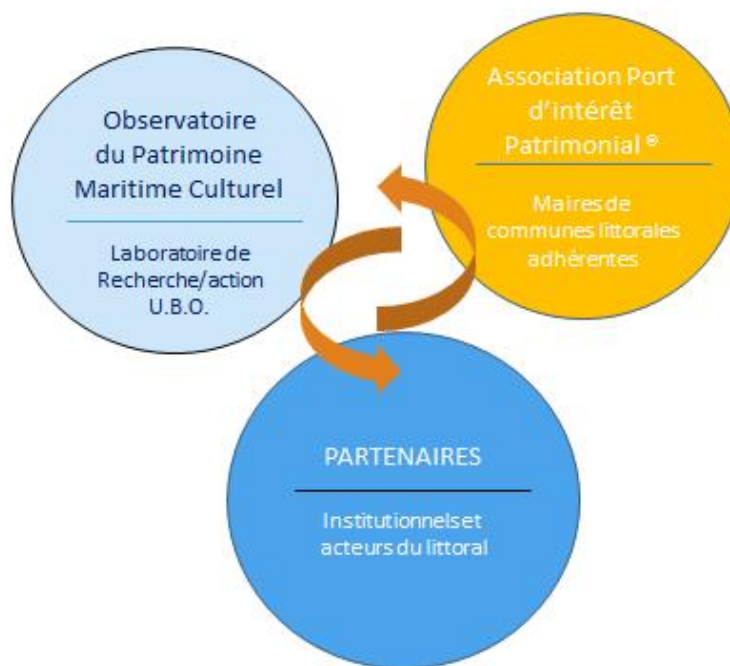


Figure 122: Le schéma du réseau "Port d'intérêt Patrimonial®"



Figure 123: Les représentants de l'association "Port d'intérêt Patrimonial®" réunis en 2016 sur le port de Brigneau (Moëlan-sur-Mer).



## *L'origine du réseau en Finistère*

La pression de plus en plus forte exercée par les populations sur les espaces littoraux d'une part, et la nécessaire mise en place de politiques de gestion intégrée des zones côtières d'autre part, nécessitent la prise en compte des patrimoines maritimes dans leurs dimensions culturelles. Les héritages bâtis témoignent matériellement des activités maritimes et littorales passées et construisent l'identité actuelle des territoires côtiers. Or, de nombreux héritages maritimes sont actuellement mal connus et en danger de disparition par abandon ou démolition, alors que la demande de valorisation de ce patrimoine culturel spécifique est forte.

Dans le contexte actuel de restructuration économique et sociale des zones littorales et de compétition pour l'usage de l'espace, les acteurs locaux et régionaux sont de plus en plus conscients des enjeux qui se nouent autour des héritages maritimes culturels. La plupart d'entre eux souhaitent initier des actions structurantes de qualification des infrastructures, des bâtiments et des objets localisés créés en relation avec la proximité de la mer, car ils savent que ceux-ci constituent des atouts majeurs pour le développement social, culturel et économique des territoires sur lesquels ils interviennent. Mais ils manquent d'outils pour connaître ce patrimoine, le protéger et le mettre en valeur, dans ses spécificités et en accord avec la diversité des espaces littoraux.

Les membres de l'OPMC sont dans un premier temps allés à la rencontre d'une trentaine de maires des communes littorales du Finistère afin de les sensibiliser à l'importance de la présence du patrimoine maritime bâti sur leur commune, de les convaincre de la nécessité de le préserver et de la valoriser et pour ce faire de l'utilité de rencontrer d'autres maires afin d'échanger sur les problématiques liées au patrimoine maritime bâti.

### **1ère étape : réunion préparatoire au forum de sensibilisation au patrimoine maritime bâti**

Le 15 avril 2011, l'Observatoire du patrimoine maritime culturel a invité les maires rencontrés, à participer à une réunion restreinte, en vue de préparer un forum de sensibilisation au patrimoine maritime bâti fixé au mois de juin 2011 au Conseil général du Finistère, en présence de Pierre Maille, président du Conseil général du Finistère, auquel seront conviés tous les maires du littoral.

Cette séance riche en échanges a permis de :

- Faire un premier point sur les actions patrimoniales maritimes réalisées dans les communes,
- Identifier les difficultés rencontrées au niveau de la protection et de la valorisation des héritages bâtis liés aux activités maritimes historiques - qui expliquent l'organisation spécifique du territoire littoral de la commune et ses caractéristiques actuelles au niveau social, culturel, économique et architectural,
- Evoquer les soutiens possibles à de telles actions de protection/valorisation d'un patrimoine fortement identitaire mais mal connu dans toutes ses composantes ; et donc dans toutes ses potentialités de mise en valeur mémorielle, économique et touristique basées sur les ressources locales,
- Réfléchir collectivement aux besoins en la matière, en termes de possibilités administratives, financières, scientifiques,
- Poser les jalons d'un réseau d'échange d'expérience « port d'intérêt patrimonial » qui pourrait s'appuyer sur une association. Cette séance a convaincu les maires présents de l'importance et de la nécessité de se regrouper en association pour discuter des problèmes communs à leur petit port, trouver des solutions et communiquer ensemble, avoir plus de poids et réussir à se faire entendre pour préserver la mémoire, l'identité et la singularité de chacun de ces ports d'intérêt patrimonial.

## **2ème étape : 1er forum de sensibilisation au patrimoine maritime bâti, le 9 juin 2011 au Conseil général du Finistère**

Ce 1er forum de sensibilisation au patrimoine maritime bâti, organisé au Conseil général du Finistère, à Quimper, le jeudi 9 juin 2011 a été introduit par Monsieur Pierre Maille (président du CG29). 29 communes étaient représentées. Lors de ce forum, un état des lieux du patrimoine maritime bâti a été réalisé : 8 maires ont présenté le patrimoine maritime bâti de leur commune. Ceci a permis de souligner l'urgence de s'occuper de ce patrimoine dans un objectif d'aménagement et de valorisation des espaces côtiers, le patrimoine maritime bâti étant un élément essentiel à la restructuration des littoraux. Trouver des solutions à ces questions implique :

- Une phase préalable de connaissance et de sensibilisation à ce patrimoine.
- La mise en place d'un réseau d'échange d'expériences qui peut aider à progresser.
- L'invention d'une méthode originale de gestion intégrée des zones côtières.

## **3ème étape : 2nd forum de sensibilisation au patrimoine maritime bâti, le 5 octobre 2011 au Conseil général du Finistère**

Le second forum, qui s'est déroulé le 5 octobre 2011 et a réuni une cinquantaine de participants dont une trentaine de communes, a été l'occasion d'étudier :

- L'analyse des outils réglementaires facilitant la mise en valeur du patrimoine maritime bâti dans le cadre de projets de territoires,
- La mise en place du réseau « Port d'intérêt Patrimonial » et de l'association sur laquelle le réseau pourrait s'appuyer.

Lors de cette séance, devant la volonté des élus de créer rapidement ce réseau d'échange d'expériences et l'association qui lui est liée, la date de l'assemblée constitutive de cette association a été fixée au 16 novembre 2011.

## **4ème étape : création de l'association "Port d'intérêt patrimonial®" le 16 novembre 2011 à Daoulas**

L'assemblée générale constitutive de l'association « Port d'intérêt Patrimonial » a eu lieu le mercredi 16 novembre 2011 à Daoulas, en présence des représentants d'une trentaine de communes. La déclaration a été faite en préfecture le 8 décembre 2011.

### **Définition et place de l'Observatoire dans l'association « Ports d'intérêt patrimonial »**

L'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel (O.P.M.C.), laboratoire de recherche/action émanant de l'Université de Bretagne Occidentale, appui du réseau de maires et de l'association « Port d'intérêt Patrimonial », a pour rôle de :

- fournir des outils d'aide à la décision, à la production et à l'organisation des connaissances.
- réaliser des pré-diagnostic des territoires urbains maritimes.
- intervenir comme « groupe qualifié » lors de l'établissement de projets et de suivi de projet.

## **7.2.2. La philosophie du réseau et le sens donné à cette action collective**

L'association « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » a pour objet la conservation, la protection et la valorisation du patrimoine maritime bâti dans les domaines de l'aménagement littoral et de l'urbanisme portuaire. Elle s'adresse plus particulièrement aux communes littorales<sup>133</sup> qui souhaitent établir un diagnostic et s'engager dans une politique patrimoniale en l'inscrivant en tant que projet dans leur document d'urbanisme. Face à la diversité des situations communales, les membres fondateurs ont tout de suite vu l'intérêt de ne pas imposer le même modèle passe-partout proposé habituellement par les bureaux d'étude en urbanisme aux nombreuses villes portuaires. L'idée du réseau est davantage de créer une culture commune autour de la question de l'aménagement des villes portuaires de toutes tailles et de leurs bâtis présentant un intérêt patrimonial maritime, en partant de l'expérience concrète des participants et en engageant un dialogue constant avec l'ensemble des acteurs locaux. Pour jeter les bases d'une philosophie commune et donner du sens à l'action du réseau, les membres fondateurs se sont réunis au cours de trois temps forts.

Dans un premier temps, toutes les difficultés et les contraintes ont été listées, et les façons de les résoudre jusqu'à présent soulevées, afin de cerner les enjeux actuels liées à la gestion des sites portuaires et à leur bâti d'intérêt patrimonial maritime tels que :

- l'accessibilité pour tous à l'ensemble des espaces publics maritimes
- l'harmonie entre les différents moyens de transports et la circulation piétonne,
- avoir une vision prospective face à des avis divergents sur la nature et la qualité des aménagements à réaliser,
- l'opposition des commerçants craignant de perdre leur clientèle
- la difficulté d'échapper aux modèles d'aménagement passe-partout et le manque d'accompagnement technique,
- le surcoût des aménagements de qualité.

---

133 « Les communes littorales » sont définies par l'article L. 321-2 du code de l'environnement comme les communes de métropole et des départements d'outre-mer :

- riveraines des mers et océans, des étangs salés, des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1000 hectares ;
- riveraines des estuaires et des deltas lorsqu'elles sont situées en aval de la limite de salure des eaux et participent aux équilibres économiques et écologiques littoraux.

La liste de ces communes est fixée par décret en Conseil d'État, après consultation des conseils municipaux intéressés. 1 212 communes concernées au total.

Lors du second temps, l'idée était de faire émerger une intention collective parmi ces différents points en opérant un tri entre ce qu'il faut faire et ce qu'il faut éviter, ce qui a marché et ce qui se heurte à des oppositions farouches. Le réseau s'est accordé sur deux orientations majeures qui guident son action.

D'une part, il était important de trouver des solutions adaptées, ne figeant pas l'avenir en se faisant aider par l'O.P.M.C. qui :

- fournit des outils d'aide à la décision
- réalise des pré-diagnostics de territoire
- intervient comme groupe qualifié lors de l'établissement de projet.

D'autre part, il faut repenser la ville portuaire en allant au-devant des bonnes façons de faire :

- dans les domaines spécifiques de l'aménagement des territoires maritimes et littoraux et de l'architecture et de l'urbanisme
- au niveau de l'utilisation de la législation existante (code de l'urbanisme, recommandations paysagères, guide à l'attention des promoteurs ).
- au niveau de la réalisation concrète et technique des projets.

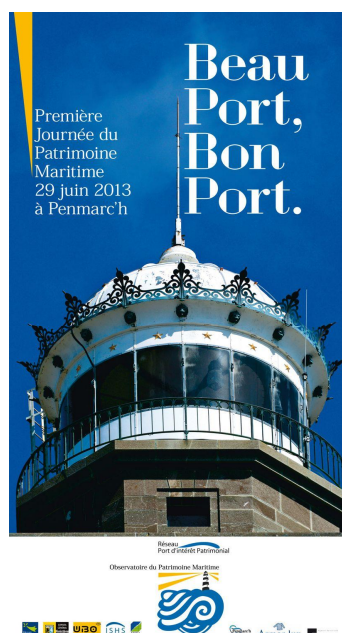
Enfin, dans un troisième temps, les membres fondateurs se sont attelés à l'écriture d'une charte dans laquelle ils ont retranscrits leurs échanges avec constats et intentions communes. Cette « *charte pour l'aménagement durable des ports d'intérêt patrimonial et de leurs espaces associés* » fixe le cadre d'une revitalisation urbaine respectant l'identité de chaque espace urbano-portuaire, adaptée aux besoins d'aujourd'hui et qui s'inscrit dans l'avenir par la transmission de valeurs patrimoniales maritimes. Les objectifs de cette charte sont de :

- Favoriser, à travers des actions de mise en valeur la transmission des héritages maritimes vivants, mémoriels, identitaires et culturels spécifiques à chaque site portuaire d'intérêt patrimonial.
- Protéger les paysages culturels maritimes
- Conforter et faire évoluer les identités maritimes des ports d'aujourd'hui au moyen de la conservation et de la valorisation de leurs héritages historiques bâtis.
- Inscrire la valeur patrimoniale du bâti maritime dans des projets de territoire à objectif de développement durable.

La charte n'est pas à proprement parlé un texte fondateur de l'association « Port d'intérêt Patrimonial® » mais sa co-construction, voulue en amont par les différents partenaires (élus, acteurs territoriaux et universitaires), en fait un « outil de réseau ». Contrairement aux statuts qui régissent l'organisation interne de l'association comme une sorte de règlement interne, le texte de la charte traduit de façon claire et synthétique la vision commune qui lie les membres fondateurs dans l'action. Partant d'un même constat et assignant des objectifs précis à l'action collective, la charte co-construite se présente comme un outil de cohésion interne qui accorde l'ensemble des membres sur un ensemble de valeurs à inscrire sur le long terme. Validée en conseil municipal et signée par les maires, elle engage les représentants des communes adhérentes à se donner les moyens nécessaires pour conserver, protéger et valoriser sur le long terme le patrimoine maritime bâti de leur territoire. Sa signature conditionne l'adhésion à l'association « Port d'intérêt Patrimonial® ».

*Le lecteur trouvera en ANNEXE 6 le texte de la charte tel qu'il est présenté aux élus des communes engagées dans le réseau « Port d'intérêt Patrimonial® »*

En 2013, pour son lancement officiel, le réseau « Port d'intérêt Patrimonial® » a organisé une journée-événement intitulée : « Beau Port, Bon Port® » invitant pour l'occasion l'ancien ministre de la mer, Louis Le Pensec, à prononcer symboliquement le texte devant un parterre d'invités (cf. figures 124 et 125).



Figures 124 et 125: allocution de Louis le Pensec en introduction du lancement officiel de la charte "Port d'intérêt Patrimonial®" à Penmarc'h en juin 2013 et affiche de l'évènement.

Depuis lors, la mise en œuvre de la démarche « Port d'intérêt patrimonial<sup>®</sup> » repose sur une philosophie d'ensemble dont la charte offre un cadre de pensée et d'action, à la fois collectif et différencié, que l'on peut résumer par quelques grands principes<sup>134</sup>.

S'appuyer sur des connaissances précises qui permettent d'étayer scientifiquement les actions et de couper court aux multiples controverses concernant la nature et l'intérêt de ces biens collectifs dits patrimoniaux. Partir d'analyses précises conçues sur le « terrain » pour appréhender la complexité de ces territoires où se déploient les stratégies divergentes d'acteurs, animés tantôt par un réel désir de préservation ou au contraire par une ambition de conquête de pouvoir.

Placer les héritages maritimes au cœur des restructurations et des réaménagements dont les villes portuaires font actuellement l'objet. Ne pas oublier que le port et sa cité ne sont pas des entités abstraites mais qu'ils participent à l'organisation de territoires vivants, au regard desquels il faut éviter les plans préétablis et passe partout. Il faut veiller à s'adapter aux contingences locales et faire du cousu main. Ne pas fermer les projets mais les concevoir en fonction d'une dynamique espace/temps, assez imprévisible ici, car les mutations économiques et sociales sont toujours très brutales sur les littoraux.

Développer à cet échelon géographique le sens de l'action citoyenne responsable. Faciliter l'engagement de chaque individu, association, et plus largement acteurs du littoral pour les actions entreprises dans le cadre de projets correspondant à l'esprit « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> », tout en étant conscient que les obstacles à de telles réalisations sont nombreux et de toute nature. Privilégier les actions bénéfiques sur le moyen et le long terme. À titre d'exemple, les actions entreprises en faveur du développement touristique ne doivent pas seulement intégrer les bénéfices financiers attendus sur le court terme mais s'appuyer sur le concept de développement local durable.

Redéfinir le bien vivre dans les ports par l'attention portée aux autres et aux paysages qui nous façonnent individuellement et collectivement. En ce domaine, la présence de la mer et ce qu'elle offre comme dimension subjective de rêve et d'imaginaire pour les hommes d'aujourd'hui, place les ports dans une des catégories territoriales les plus riches pour le déploiement de la poésie de l'espace. Par les valeurs qu'elle véhicule et les messages qu'elle porte, la charte crédibilise le réseau et rassure les partenaires territoriaux.

---

134 Péron, Ozenfant, (2018), « *Beau port, Bon Port<sup>®</sup>* » : une entreprise délicate entre préservation et transformation, revue Pierre d'Angle, ANABF. <https://anabf.org/pierredangle/dossiers/littoral/beau-port-bon-port-une-entreprise-delicate-entre-pr-servation-et-transformation>

### **7.3. mise en œuvre de la démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » à l'échelon communal**

En plus de l'animation du réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> », mon travail de recherche au sein de l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel a consisté à formaliser le processus d'intégration du patrimoine maritime bâti à l'échelon communal à travers la mise en œuvre d'une politique patrimoniale applicable à tous les territoires maritimes et littoraux. Pour éclairer les communes engagées dans la démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> », le processus a d'abord été décliné sous la forme d'un protocole scientifique à suivre en trois étapes: « connaître, reconnaître », « protéger, valoriser », « diffuser, éveiller et transmettre ». Puis dans un deuxième temps, les principales étapes d'une politique patrimoniale ont été déclinées afin de faciliter la mise en œuvre à l'échelle communale.

#### **Le processus décliné sous la forme d'un protocole scientifique**

*« Connaître, reconnaître »*

De nombreux élus et habitants des villes portuaires ont une perception en pointillés de leur identité maritime. Pour enrichir leur connaissance et favoriser la transmission entre les anciennes et jeunes générations, voire les nouveaux habitants, la collectivité doit alors produire une information collective et participative, en filigrane, en s'appuyant sur les associations locales, les érudits locaux et les chercheurs en sciences sociales.

La découverte des richesses et des spécificités des héritages maritimes locaux se fonde sur deux actions principales. La première action revient à apprendre de façon générale le vocabulaire commun fondé sur un classement des divers éléments bâtis hérités des activités maritimes et de la vie littorale. L'architecture des cités portuaires peut être abordée sous la forme d'une grammaire du littoral. La typologie des héritages maritimes bâtis établie par l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel en 2011 (cf. partie 2, chapitre 4, p. 213), constitue une sorte de grille de lecture en dix catégories selon la pluralité du bâti, leurs spécificités maritimes et surtout leur fonction d'origine. Ce tableau est un outil simple qui permet à celui qui s'y réfère de prendre conscience du large éventail du bâti issu des activités maritimes passées, élément par élément (exemples : phare, feux, amers) et d'en montrer la diversité de formes, de tailles et de fonctions dans un même ensemble catégoriel (exemple : signalisation et surveillance des côtes) ; la seconde est de repérer les éléments bâtis sur le terrain pour réaliser l'inventaire des héritages maritimes bâtis propres à la commune et circonscrire le contour des sous-ensembles géographiques liés au maritime.



Les héritages maritimes bâtis sont constitués d'éléments de taille variée et aux fonctions diverses, implantés en différents lieux du littoral. Il est important de les aborder de façon globale en les réunissant sous un même angle, celui du maritime, mais aussi de les distinguer à des degrés divers, dans leur fonction d'origine ou bien à travers leur espace de référence dont ils sont aujourd'hui les marqueurs.

Elaborer une cartographie de la genèse des villes portuaires (cf. partie 2, chapitre 4, p.217-221) est utile pour repenser les liens existant entre les sous-espaces géographiques marqués par l'histoire maritime et leur environnement littoral, et réactiver si besoin leurs potentiels en les confrontant aux enjeux actuels de territoire. Cette spatialisation offre la possibilité d'une lecture différente des paysages maritimes en associant l'élément bâti à la dimension naturelle classiquement utilisée pour leur description. En accordant l'héritage maritime bâti à l'environnement naturel marin et littoral, la composition des paysages s'enrichit d'une dimension culturelle. On parlera alors de paysages culturels maritimes. L'identité d'un port n'est pas faite d'un seul bloc. Elle évolue à travers les époques par le biais des activités maritimes et l'apport culturel de populations nouvelles dans les différents quartiers. Par définition, un port historique n'existe pas en tant que tel. Il est la somme d'un ou plusieurs sites portuaires ayant été développés par opportunité, en une succession de temps courts basés sur les besoins et les techniques toujours changeants de l'économie maritime et ayant généré une urbanisation connexe plurielle (front portuaire, quartiers d'habitation, zone artisanale). En s'appuyant sur des outils scientifiques, la collectivité peut ainsi garantir la neutralité des informations et faire un choix éclairé pour l'avenir (cf. figures 126 et 127). Grâce à cette première phase de reconnaissance, le patrimoine maritime bâti peut désormais faire l'objet d'une protection foncière spécifique ou d'une protection réglementaire appliquée dans les documents d'urbanisme selon le degré de protection souhaité.

*« Protéger et valoriser »*

Afin d'intégrer et de retranscrire au mieux les potentialités du patrimoine maritime bâti de la commune dans de futurs projets d'aménagement durable, il est impératif d'émettre des recommandations et de proposer des règlements spécifiques en vue de le protéger et de le valoriser sur le long terme. Oui mais à quel niveau de territoire les attribuer ? Et comment le patrimoine maritime, par un travail de spatialisation, peut-il répondre en partie aux préoccupations de ce territoire aujourd'hui ?



Figure 126 et 127: photos prises lors de l'atelier « Paysage culturel maritime » organisé en 2014 à Plobannaec-Lesconil avec les membres du réseau « Port d'intérêt Patrimonial® ».

Nous observons deux façons récurrentes de « faire du patrimoine » à des degrés divers d'intervention sur le bâti et leurs espaces associés : la première consiste à conserver, à muséifier ou à mettre sous *cocoon* des bâtiments présentant un fort intérêt patrimonial ; la seconde, passe par la valorisation de diverses formes urbaines urbano-portuaires sans intention d'en faire ressortir le caractère maritime. Avec l'élargissement de la notion de patrimoine, la gestion du patrimoine bâti ne peut plus relever des seules procédures particulières. Elle doit être intégrée à la pratique quotidienne de l'urbanisme (Choay, 1992). C'est pourquoi il est important de nommer précisément les bâtis maritimes dans les documents d'urbanisme pour mieux les protéger. Il ne s'agit pas de rajouter une couche supplémentaire de règlements mais de se fonder sur les sous-ensembles géographiques liés au maritime identifiés en phase de reconnaissance pour élaborer les zonages et d'utiliser les caractéristiques du bâti d'intérêt patrimonial pour émettre des prescriptions et recommandations adaptées.

En établissant un lien entre les sous-ensembles urbanisés qui présentent un intérêt patrimonial maritime et les différents enjeux ayant trait à la commune, les recommandations et règlements auront pour but l'utilisation optimale des potentialités du patrimoine maritime bâti pour l'avenir de la commune. Il faut noter tout de même que l'écriture de prescriptions spécifiques ou d'orientations d'aménagement et de programmations ainsi que la délimitation de zonages, doivent faire l'objet d'un travail à part entière lié à la révision du document d'urbanisme. Dans l'imaginaire collectif, le patrimoine bâti fait souvent référence à une architecture d'exception et à de vieilles pierres. Les gens, qu'ils soient ou non du lieu, n'ont pas toujours conscience du potentiel économique et territorial de ces éléments bâtis. Il est alors primordial de montrer aux générations actuelles les potentialités économiques et sociétales de tels éléments en mettant en avant des projets exemplaires de réhabilitation de ce patrimoine maritime bâti. Redonner un usage à quelques bâtiments peut-il suffire à la valorisation des cités maritimes dans le cadre d'un renouvellement urbain ? Appliquée à un espace, la « mise en valeur » pourrait être traduite par l'ensemble des actions destinées à en augmenter la « valeur ». L'ambivalence des actions portées sur des espaces présentant un intérêt patrimonial maritime amène à en augmenter la valeur subjective attribuée par la société, mais aussi la valeur objective à travers le prix du foncier. Le dogme de la restauration intégrale de quartiers patrimoniaux présente alors le risque de couper ces quartiers du reste de la ville et d'en augmenter significativement le prix du foncier, si bien que les populations les moins aisées ne peuvent plus y habiter ni s'y référer socialement.

Quand une collectivité s'engage dans la valorisation de son patrimoine maritime bâti, elle a pour double objectif de protéger les spécificités des anciens quartiers de populations maritimes par un règlement valorisant l'architecture d'origine et l'histoire maritime de ce bâti ancien, mais également de définir des normes d'urbanisme pour les quartiers plus récents afin qu'ils participent eux aussi à la construction d'un paysage maritime valorisé et harmonieux.

Cela paraît être une évidence mais pendant longtemps, dans les POS et PLU, on adoptait le principe du «laisser faire ». Le patrimoine maritime bâti, lorsqu'il est valorisé, doit donner du sens aux lieux y compris ceux urbanisés récemment et doit être source d'inspiration pour le renouvellement urbain. Bien que les documents d'urbanisme n'aient qu'une portée prospective de cinq à dix ans, le fait d'ouvrir la question du maintien et de la valorisation du patrimoine maritime bâti dans le débat public et de l'inscrire dans des documents de planification stratégiques engage durablement la démarche patrimoniale dans celle de la prospective territoriale.

*« Diffuser, éveiller et transmettre »*

Le patrimoine est souvent qualifié de « concept flou » (Choay, 1992). On peut cependant clarifier les choses en décidant, dans une optique d'aménagement durable de la ville portuaire, de s'intéresser aux héritages culturels bâtis existant aujourd'hui et dont la fonction d'origine est directement liée aux activités maritimes passées. En plus de sa matérialité, le patrimoine maritime bâti a la capacité de traduire l'histoire du lieu et les fondements identitaires de la vie maritime. La mémoire issue de ce bâti, si elle est transmise au plus grand nombre, en révèle l'histoire et quand elle est guidée, elle réactive un vocabulaire et des savoir-faire artisanaux et industriels spécifiques. Par sa présence dans l'espace urbain et lorsqu'il est compris dans son enveloppe immatérielle, le patrimoine maritime bâti devient le support de ce qui est impalpable et non visible.

Pour éviter la brutalité des ruptures que subissent les habitants de la ville portuaire depuis cinquante ans, et esquisser la « cité maritime nouvelle », il est important de placer au cœur du renouvellement urbain des dynamiques patrimoniales et de développement durable. Mais la conservation d'héritages bâtis a néanmoins ses limites et il serait faux de voir dans leur patrimonialisation une sorte de solution d'urbanisme idéale, applicable à tous les bâtis historiques, et qui puisse répondre aux ruptures économiques et sociétales des cités portuaires en mutation. Tous les bâtis dont on hérite ne sont pas forcément du patrimoine.

Par définition, le patrimoine d'une famille, d'un groupe social, d'une nation est constitué par l'ensemble des biens considérés comme héritage commun et jugés dignes d'être transmis aux générations futures. Le patrimoine maritime comme les autres patrimoines est un fait du présent qui opère un tri sur le passé pour envisager l'avenir. Au-delà des loisirs du bord de mer, les touristes et les gens de passage viennent chercher dans les villes portuaires un paysage bien spécifique, une histoire ancienne et des lieux de vie différents de leur côté. Les habitants de la cité portuaire souhaitent majoritairement rester vivre «au pays» en développant une activité économique et en maintenant des services et des équipements de qualité. Mais il n'est pas toujours évident pour les jeunes générations qui pratiquent ces lieux au quotidien de s'identifier à des activités maritimes passées et à un patrimoine maritime bâti qui représente aujourd'hui une économie obsolète et des bâtiments peu modernes ni confortables.

Le patrimoine est donc subjectif en étant le résultat d'une décision arbitraire. Décider de mettre en valeur le patrimoine maritime d'une commune est un acte politique<sup>135</sup> qui peut parfois s'inscrire dans un rapport de force. Il est donc important d'en débattre collectivement. Pour faire un choix éclairé politiquement, il faut adopter l'attitude suivante : connaître et savoir apprécier avant d'agir. La collectivité, aidée par des associations locales, les universitaires et les érudits locaux, a toute latitude pour créer les conditions d'un partage de ces connaissances à l'échelle de la commune sur la base de collectes de « mémoires » et d'inventaires des héritages maritimes bâtis. Selon le public visé (habitants du lieu de tous âges et nouveaux arrivants), le patrimoine maritime bâti a la capacité d'agir comme un ciment social (Di Méo, 1993). Il est un fait qu'on protège ce qu'on connaît bien et ce que qu'on a appris à aimer.

Ainsi impliqués dans des ateliers pédagogiques ou des animations ponctuelles, les habitants deviennent petit à petit responsables de leur environnement patrimonial maritime et ont la capacité à leur tour d'informer les gens de passage sur son utilité mais aussi sa fragilité et de sa nécessaire protection, tout en portant fièrement le projet communal de ce renouvellement urbain qui accompagne également le renouvellement des identités maritimes.

---

135 A prendre ici dans le sens étymologique du mot grec politikos : qui concerne le citoyen

## Les étapes de la mise en œuvre d'une politique patrimoniale au niveau communal

En appui de la démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> », nous avons dégagé quatre temps forts dans la mise en œuvre de la politique patrimoniale (cf. figure 128) à l'échelon communal :

- Eveil et prise de conscience
- Mise en place de protections réglementaires adaptées
- La valorisation du patrimoine maritime sous toutes ses formes
- Le projet communal d'intérêt patrimonial maritime

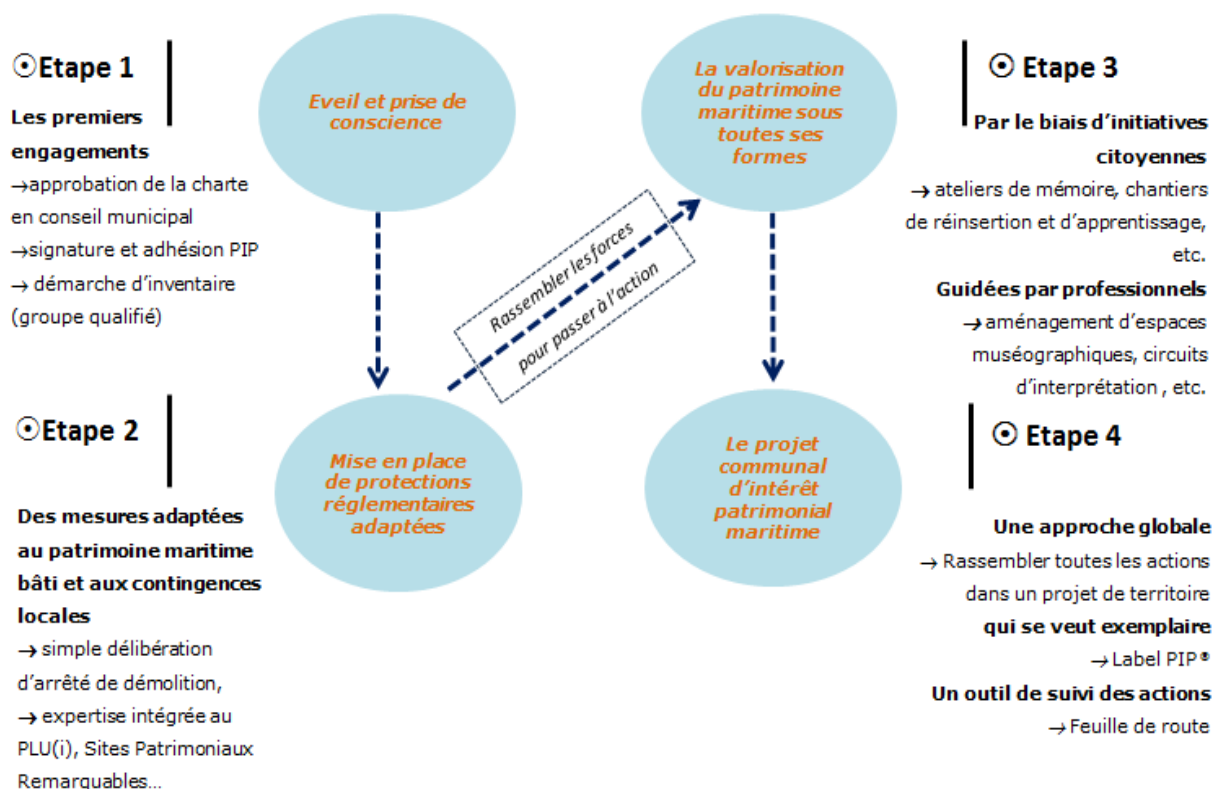


Figure 128: Les principales étapes de la mise en œuvre d'une politique patrimoniale telles que définies par le réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> ».

Dans une première étape que l'on nomme « éveil et prise de conscience », le maire annonce publiquement aux administrés l'engagement de la commune vis-à-vis de la protection et de la valorisation du patrimoine maritime bâti à la population. La « *charte pour l'aménagement durable des ports d'intérêt patrimonial et de leurs espaces associés* » est présentée et approuvée en conseil municipal. Cette décision bénéficie de mesures de publicité adéquates (arrêté du conseil municipal) et d'une communication locale (communication dans le bulletin municipal, articles de presse locale). Puis le maire appose sa signature sur le document de charte et le transmet à l'association « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » pour officialiser son adhésion et s'accorder au mouvement plus général de la dynamique de réseau à l'échelle régionale. Un petit groupe composé d'élus locaux, de membres d'associations du patrimoine et de citoyens volontaires, se constitue pour travailler à une démarche d'inventaire du patrimoine maritime bâti de la commune telle qu'elle est décrite dans la phase 1 « connaître et reconnaître » du protocole scientifique. Il ne s'agit pas ici de faire réaliser un inventaire du patrimoine par des professionnels ou des spécialistes pour disposer d'un document technique complet mais plutôt d'engager collectivement une démarche sur le terrain pour prendre la mesure de l'environnement patrimonial existant localement. Guidés par les outils scientifiques proposés par l'Observatoire, les membres du groupe de travail recensent les héritages maritimes bâtis de la commune et collectent les informations historiques liées.

Plusieurs réunions publiques sont organisées pour transmettre les données collectées à la population et opérer collectivement le tri des héritages maritimes bâtis qui présentent un intérêt patrimonial (cf. figures 129, 130, 131).

Dans une seconde étape, sur la base de cet inventaire, l'équipe municipale mobilise le service d'urbanisme de la commune (ou de la communauté de communes) pour réaliser un travail réglementaire précis sur les éléments bâtis qui présentent un intérêt patrimonial. Une expertise peut être conduite (en interne ou bien en faisant appel à un prestataire extérieur) afin de déterminer le degré de protection souhaité par type d'espaces urbano-portuaires à intégrer dans le document de planification. Parce que l'élaboration d'un document d'urbanisme nécessite du temps, il y a différentes prescriptions réglementaires que l'on peut adopter pour s'adapter à l'urgence de certaines situations et aux contingences locales.



Rétrospective de la démarche pour la commune  
de Landunvez (Finistère)



Figure 129 : Article de presse faisant état de la démarche d'inventaire.  
Source : Le Télégramme du 30 juin 2019

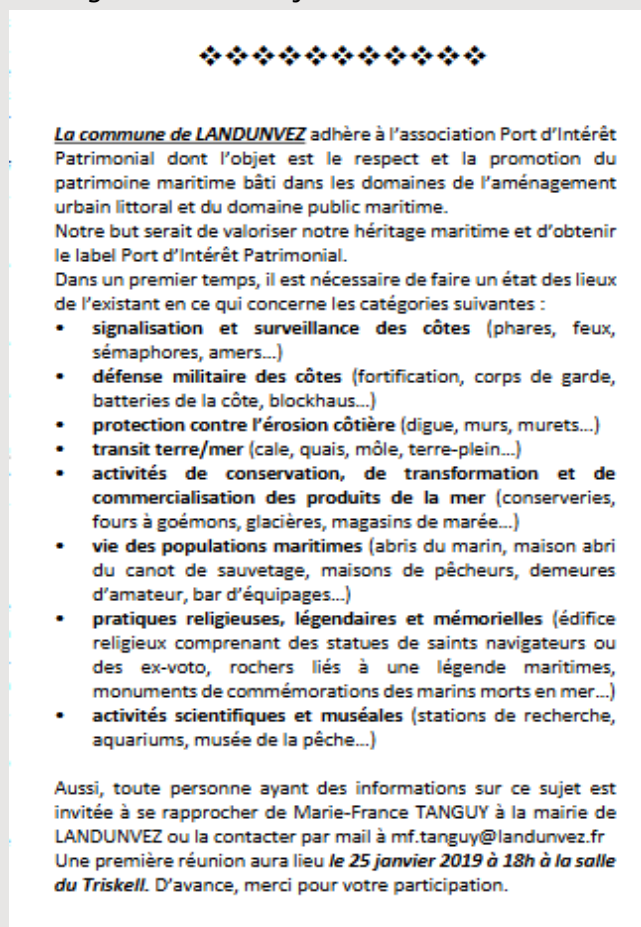


Figure 130: Extrait du bulletin municipal en date du 13 décembre 2019

## Landunvez. Vers un label « Port d'intérêt patrimonial »

Le projet : des bénévoles travaillent sur un dossier visant à obtenir ce label. Ils collectent et répertorient tout ce qui peut faire la richesse du patrimoine maritime de la commune.



Vendredi, le groupe de bénévoles et élus qui, depuis quelques mois, planche sur le dossier visant à l'obtention du label Port d'intérêt patrimonial (PIP), a procédé à une restitution de son travail. Une communication annoncée comme « **simplement partielle, tant il y aurait de choses à présenter...** ». En présence de Laure Ozenfant, animatrice réseau de l'association PIP, le nombreux public a, durant plus de deux heures, pu découvrir ou redécouvrir la richesse du patrimoine maritime landunvezien, « **qui ne concerne pas uniquement le trait de côte, mais aussi les hameaux, châteaux, activités liées, etc.** ».

### Héritages maritimes

Parmi les points présentés, on retiendra par exemple les pêcheries anciennes et pièges à poisson (on en dénombre une dizaine), le mur surplombant la plage de Trémazan qui pose question (de quand date-t-il ? Quelle pouvait être sa fonction ?), des éléments de défense côtière (dont cinq postes de garde), la construction du phare du Four et du vivier d'Argenton, les maisons de maîtres de barque aux cheminées si caractéristiques, l'exploitation du goémon, etc. Autant de sujets qui ont visiblement passionné le public et même suscité quelques témoignages et anecdotes dans la salle. « **L'objectif de cette démarche est de s'ouvrir sur l'héritage maritime côtier de la commune, afin de le protéger, le valoriser et le transmettre** », était-il rappelé. D'ores et déjà, quelques projets ont été évoqués : restauration de batteries côtières, réalisation de circuits pédestres ou cyclistes, site internet, etc. Actuellement, si l'équipe trie et compile la masse d'informations collectées, elle rappelle qu'il n'est pas trop tard pour lui apporter de nouvelles informations, documents, témoignages. « **Les réunions se déroulent chaque jeudi après-midi en mairie et chacun y est le bienvenu** ».

**Contact** : Marie-France Tanguy, adjointe au maire mail : [mf.tanguy@landunvez.fr](mailto:mf.tanguy@landunvez.fr)

Figure 131 : Article de presse faisant état de la restitution lors d'une réunion publique de l'inventaire. Source : Ouest France 19 décembre 2019

En prenant un simple arrêté de démolition applicable sur l'ensemble de la commune, le maire par le « pouvoir » que lui confère sa fonction peut empêcher la démolition d'un patrimoine bâti et engager un dialogue avec les propriétaires. La pluralité des outils réglementaires existant rend possible la mise en place d'une protection adaptée selon le degré voulu et les conditions de son application (PLU, Site Patrimonial Remarquable, classement au titre des Monuments Historiques).

La troisième étape concerne la valorisation du patrimoine maritime. L'idée de ce temps fort pour la collectivité ne se résume pas seulement à encourager toutes initiatives privées ou publiques qui auraient pour objet la valorisation d'un bâti historique. Les élus en charge de la démarche, aidés par le service d'urbanisme et le groupe de bénévoles qui a réalisé l'inventaire, rassemblent les forces vives du territoire pour les mettre en synergie autour de chantiers favorisant la transmission d'éléments de culture maritime. La valorisation du patrimoine est confiée d'une part à des spécialistes (appartenant aux métiers du patrimoine et de l'architecture) pour guider les chantiers et leur donner toute la qualité requise pour faire perdurer l'ensemble bâti dans le temps, mais elle implique aussi des citoyens qui deviennent acteurs de la mémoire collective de leur commune. Le patrimoine « mis en chantier » agit comme un liant. Il responsabilise à différents niveaux de la mise en œuvre les habitants d'un quartier, des enfants scolarisés, des retraités actifs, des férus d'histoire locale, etc.

Enfin, dans une quatrième étape, la municipalité élabore un projet de territoire qui concrétise et donne du sens à l'ensemble des actions engagées pour la protection et la valorisation du patrimoine maritime bâti. Ce que l'on nomme politique patrimoniale est formalisé par un projet d'approche globale de territoire, auquel est assigné un objectif de développement durable. Ces actions et/ou chantiers à engager sur le long terme sont rarement abordés sous l'angle de la maritimité en questionnant le rapport des habitants à la mer. La charte offre un cadre de pensée générale à toute politique patrimoniale maritime entreprise par une municipalité et aidée de l'action de citoyenne. Un label « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » a été créé en 2013 afin d'encourager tous projets d'aménagement de territoire et d'urbanisme contemporain intégrant le patrimoine maritime bâti, dans une logique de développement durable. Je constate que dans le domaine du patrimoine maritime bâti, les projets sont protéiformes (cf. figure 132).

*Les projets des communes engagées dans la  
démarche Port d'intérêt Patrimonial »*

**COMMUNE LABELISÉE**

2013:

Combrit Sainte-Marine et l'île de Sein labélisées pour leur exemplarité en matière de conservation d'un bâti maritime historique unique.

2014:

- Lanildut: « Pour une compréhension maritime du territoire de Lanildut confortant son identité terre-mer ».
- Le Conquet: « la valorisation paysagère des deux rives de l'arrière-port et de la ria en prenant appui sur le patrimoine ».
- Paimpol: « la volonté affirmée d'être un port « au milieu des champs ».

2016:

- Moëlan-sur-mer : « la reconquête des espaces ruraux littoraux grâce à une culture maritime affirmée ».
- Landeda: « valoriser l'identité maritime de Landeda par le biais de la transmission et de la mise en valeur du patrimoine maritime bâti ».

2018:

- Port Launay: « Le patrimoine maritime bâti comme vecteur de relance d'une dynamique nautique fluviomaritime sur l'Aulne, entre la rade de Brest en aval et le canal de Nantes à Brest en Finistère, en amont ».
- Plobannalec -Lesconil: « faire du patrimoine maritime un bien commun pour affirmer les qualités du territoire de Plobannalec- Lesconil et poser les bases d'un bien-vivre ensemble ».
- Audierne: « Vivre et circuler librement sur le front de mer en faisant réapparaître la cohérence maritime de l'ensemble du territoire littoral et portuaire, étendu sur 1837 hectares ».
- Perros-Guirec: « afin que soit reconnu l'ensemble des facettes qui composent l'identité du site de Ploumanach- Côte de granit rose, par le biais d'actions de protection et de valorisation portées sur le bâti maritime ».

2019:

- Le Faou: « Relier l'ensemble des facettes qui composent l'identité de ce territoire de culture maritime par le fil de l'eau: le port, la ville foire, le bourg d'arrière-côte et la forêt maritime, pour qu'elles puissent être de nouveau créatrice d'inspiration et d'éducation pour les jeunes générations de Faouistes ».
- Ploulec'h-Le Yaudet: « Accorder l'ensemble des acteurs impliqués à l'échelle du Yaudet en vue d'obtenir une gestion optimisée de ce site unique en Bretagne. Cela passe par un porté à connaissance de l'ensemble des éléments de cette histoire riche à l'ensemble des acteurs, une protection de l'ensemble des héritages maritimes dans les documents de planification et de gestion (PLU, SCoT) selon le degré souhaité et une valorisation de ce site portuaire d'intérêt patrimonial adaptée la beauté fragile de ce promontoire.

**COMMUNE HOMOLOGUÉE**

2020:

- Lampaul-Plouarzel: valoriser les secteurs d'intérêt patrimonial maritime du quartier de Porscave pour faire ressortir un récit dans l'espace urbanisé, animer à l'année le quartier et transmettre une partie de l'identité lampaulaise issue de cette épopée des gabares aux jeunes générations et aux gens de passage.

Figure 132: Extrait du dossier de communication du label "Port d'intérêt Patrimonial®" datant de 2014.

## **7.4. Placer le projet dans une démarche exemplaire et l'identifier grâce au label « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> »**

### **7.4.1. Encourager la mise en route de projets d'urbanisme durables et inventer de nouvelles façons de faire**

Elaboré conjointement par l'Observatoire du patrimoine Maritime Culturel et le réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » ce label de projet, initié en Bretagne a tout de même été pensé pour être de portée nationale depuis qu'il a reçu l'aval du ministre Frédéric Cuvillier en charge des transports et de l'économie maritime. Il concerne toutes les communes littorales qui disposent de port(s) d'intérêt patrimonial et/ou d'héritages maritimes bâtis associés, et qui sont adhérentes à l'association « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> ». En plus du cadre général de pensée (la charte) et du protocole scientifique détaillé, le label vient compléter la démarche en conditionnant la mise en œuvre de projets d'urbanisme dans une optique qualitative et exemplaire et en mettant en lumière l'ensemble des actions patrimoniales rattachées. La population communale impliquée plus ou moins directement dans ces actions, se réapproprie petit à petit la « forme d'une ville<sup>136</sup> » pour reprendre les propos de Julien Gracq et avec elle, les éléments d'une culture maritime et littorale originale. En plaçant le bâti d'intérêt patrimonial au cœur des réflexions de territoire, cet agent actif de la transmission des cultures maritimes devient un enjeu pour les habitants et fait son entrée en tant qu'objet dans les débats municipaux.

Le label « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » n'a pas été pensé comme une récompense après la réalisation d'aménagements urbains qualitatifs ou la restauration intégrale d'un patrimoine maritime bâti. Ce label est le garant d'une mise en route concrète de la pensée générale « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » retranscrite sous la forme d'un projet de territoire et décliné par action. Au regard de la complexité des villes portuaires (acteurs, compétences, réglementations, diversité des formes, etc.), il a fallu adapter le cahier de charge du label et ses modalités afin de ne pas trop « serrer » les conditions de son obtention et privilégier le plus grand nombre d'actions en faveur de la conservation, de la protection et de la valorisation du patrimoine maritime bâti.

---

136 Julien Gracq (1985) « *la forme d'une ville* ». Editions José Corti. p.213

## Critères d'éligibilité

Pour que le dossier de candidature au label « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » soit recevable, les étapes préalables au dépôt du dossier par la commune postulante sont les suivantes :

- Avoir voté la charte « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » en réunion du conseil municipal. Dans la mesure où la charte retranscrit les fondements de l'esprit dans lequel les ports doivent être revitalisés, l'engagement des maires vis-à-vis de celle-ci constitue le premier critère d'éligibilité.
- Etre adhérente à l'association « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> ».
- Avoir manifesté dans les années qui ont précédé la candidature leur intérêt pour le patrimoine maritime bâti par des actions de conservation, de protection et de valorisation qu'il convient d'énumérer.

Le label peut être attribué à un ou plusieurs sites portuaires de la commune. Les agglomérations et sites portuaires de taille moyenne ou petite sont ciblés par ce label. Car à la différence des grands ports français (Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille ) qui, dans les années 1970-2000, ont fait l'objet de programme de reconversion fonctionnelle et urbanistique, les espaces portuaires plus modestes ont échappé à toute forme de protection spécifique. Sont exclus les ports très récents, créés le plus souvent ex-nihilo, à l'exemple des ports de commerces spécialisés dans le transport de marchandises ou de passager mais également des ports de plaisance monofonctionnels.

## Modalités de candidature

Peuvent postuler les communes ayant déjà réalisé des opérations de conservation, de protection et de valorisation patrimoniale. Egalement, des communes qui disposent de sites portuaires à potentialité patrimoniale maritime (pour un ou plusieurs de leurs sites) et qui ont des projets à présenter dans le cadre du label. La démarche s'effectue en deux temps : une annonce officielle et un dossier de candidature.

Dans un premier temps, la commune formalise une demande de candidature officielle à la population et à l'association « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> ». Pour ce faire, la commune intéressée devra adresser :

- un courrier motivé de demande de labellisation signé par le maire ;
- annoncer en conseil municipal l'intention de candidater au label ;

A l'issue de cette première étape, le demande est acceptée ou refusée par le jury.

Dans un deuxième temps, un dossier plus complet résumant le projet et déclinant les actions pour y parvenir dans le long terme, est rédigé par la commune avec l'aide de l'association « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> ».

## **Modalités d'octroi**

Le label « port d'intérêt Patrimonial » est décerné pour une période de 5 ans et renouvelable. Par soucis de cohérence avec les labels du patrimoine déjà existant (tel que les Petites Cités de Caractères, ou le label des communes du patrimoine rural de Bretagne), il a été décidé que l'attribution du label se ferait en deux temps : l'homologation puis la labélisation.

1. La commune élabore son dossier de candidature, soutenue et guidée par le réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> ». Le dossier est soumis aux membres du jury qui se placent sur le terrain une journée pour valider l'homologation de la commune.
2. La commune est homologable.
3. La commune constitue un comité de suivi du label composé d'élus, de membres d'association. La composition du Comité de pilotage est très importante pour la réussite du projet puisqu'elle doit témoigner de la volonté d'établir une véritable gouvernance tout au long de la réalisation concrète du projet qui se traduira par une implication partagée entre les responsabilités politiques, scientifiques, éducatives, économiques et techniques dans la conduite du projet. Pour être efficace, le comité ne devra pas excéder 15 membres et devra se réunir au moins une fois par an.
4. Une feuille de route est élaborée sur la base du projet conjointement par la commune et le réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> ». Elle fera office d'un document de suivi de la démarche de label sur les 5 ans.
5. Le jury composé d'experts en différents domaines étudie la faisabilité du projet dans son ensemble et ses divers aspects lui permettant d'apprécier son exemplarité puis délibère.
6. la commune est labélisé « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » pour 5 ans.



## **Modalités d'utilisation du label**

Les communes labellisées disposent d'une légitimité pour la réalisation de leur projet de territoire et pourront ainsi demander un soutien technique, un soutien financier et un soutien stratégique auprès de leur communauté des communes, d'agglomération ou urbaine, auprès de leur département et/ou de leur région, avec l'appui constant de l'association « Port d'intérêt Patrimonial » et de l'Observatoire du patrimoine Maritime. Après avis favorable du jury, toute commune ayant reçu le label « Port d'intérêt Patrimonial » doit :

- utiliser le logo du label pour des actions de communication officielle à travers les outils dont elle dispose (site internet, bulletin municipale, etc.)
- informer le grand public du label octroyé sur le site par le biais de panneaux d'information ou de tout autre support choisi en privilégiant une signalétique raisonnée en accord avec la mise en valeur patrimoniale du lieu.

## **Modalités de réévaluation et de retrait**

**A l'issue des cinq ans**, l'association « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » sollicite les membres du jury pour procéder à l'évaluation du projet. Un rapport sera produit pour déterminer si la commune peut conserver son label et si les actions qu'elle visent entrent toujours dans son projet de territoire exposé cinq ans auparavant. Le label reste acquis par la commune tant que celle-ci conserve une dynamique patrimoniale ayant pour objectif les principes énoncés dans la charte spécifiques aux espaces portuaires.

Cependant, en cas d'absence totale d'action ayant abouti, la commune sera rétrogradée au niveau homologable après un échange entre les membres du jury et le comité de suivi du label de la commune. En cas d'action contrevenant aux principes de la charte, la commune peut se voir retirer son label mais aussi sa place de membre dans l'association. Si tel est le cas, un argumentaire réunissant l'avis des membres du jury et des membres du bureau de l'association lui sera notifié par courrier.

## **1. Présentation des potentialités du territoire communal par le biais de l'analyse des espaces à valeur patrimoniale maritime**

Elle comprend :

La présentation de la commune (en chiffres mais pas uniquement...) : ses particularités ou singularités géographiques, le contexte économique et social. *S'inspirer, par exemple, du rapport de présentation du PLU de la commune.*

Le rappel historique des activités maritimes et des quartiers urbanisés développés en lien direct ou indirect avec ces activités. Ceci afin de faire comprendre quelles ont été les étapes principales de la genèse du (ou des) port(s). *S'inspirer, par exemple, du cahier de recommandations accompagnant la Charte « Port d'intérêt Patrimonial® » rédigé par l'association et ses partenaires institutionnels en 2013.*

La description des différents types d'héritages maritimes bâtis classés selon la typologie fonctionnelle établie par l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel (UBO) et le sous-ensemble spatial auquel il appartient. *Se reporter au document « un exemple de spatialisation » joint.*

La brève description des principaux sites et quartiers, préalablement énumérés, dont les paysages urbanisés sont nettement marqués par le maritime. *Pour ce faire, s'aider des différents travaux antérieurs d'inventaire, d'expertise de territoire, de description du bâti maritime.*

Le report des différents éléments concernés sur une carte de la commune (cadastrale ou autres).

## **2. Réalisations de la commune avant l'entrée dans la démarche PiP®: les opérations achevées ou en cours**

Il s'agit ici de montrer que la commune s'est déjà engagée dans la préservation et la valorisation de son patrimoine maritime bâti :

- Citer par ordre chronologique les opérations déjà menées auparavant en matière de conservation et de protection du patrimoine maritime.
- Décliner les populations concernées et le public visé par ces opérations d'aménagement: agents économiques, grand public, jeunes...
- Estimer les retombées positives de celles-ci sur le territoire en termes de fréquentation des lieux, d'amélioration de l'image du site, et plus globalement de l'intérêt du public.

### 3. La présentation du projet de territoire « Port d'intérêt Patrimonial® »

Définir précisément le secteur concerné.

- Le périmètre retenu est (...)
- L'ensemble est cohérent parce que(...)

Rappeler les héritages maritimes bâtis présents dans l'espace concerné.

- Leur nature
- Leur intérêt

Enoncer les actions projetées pour les cinq années à venir : c'est ici le cœur du projet. Ces actions peuvent se décliner en cinq composantes, modulables selon la nature du projet :

- économique (développement de nouvelles activités à partir du maritime, soutien du tourisme...)
- urbanistique, architecturale et paysagère (restauration du bâti, des façades, de la voirie, réhabilitation de friches portuaires en lien avec le bâti industriel hérité...)
- sociale et sociétale (requalification et amélioration du cadre de vie, création de références communes aux différentes populations – anciennes ou nouvelles – habitant ou fréquentant le lieu, organisation d'événements festifs liés au maritime).
- scientifique et pédagogique à l'adresse plus particulièrement des jeunes scolaires ou autres publics : fidèles au lieu, touristes... Afin d'accroître et de diffuser les connaissances
- historiques et mémorielles du lieu (musée, centre d'interprétation, expositions...)
- médiatique : Production de documents de médiation culturelle (films, interviews, témoignages...)

Préciser la faisabilité du projet

- Modalités de concertation prévues : diffusion d'information sur le projet dans le bulletin municipal (*réunions publiques, expositions dans un lieu emblématique, cahier d'expression publique...*).
- Formulation d'un calendrier prévisionnel sur cinq ans.
- Prévisions partenariales, institutionnelles, techniques et culturelles.

Evoquer la déclinaison possible de ce projet « Port d'intérêt Patrimonial® » à différentes échelles du territoire.

Ce projet doit permettre l'extension de la dynamique « Port d'intérêt Patrimonial® » sur un territoire plus large que celui de la commune (Communautés de communes, Pays, Parc naturel marin d'Iroise, Parcs naturels régionaux...).

Voir en ANNEXE 7, l'extrait du dossier de candidature au label « Port d'intérêt Patrimonial® » de la commune d'Audierno présenté au jury en juin 2018.

### **7.4.2. Les garants du label sur le long terme : le jury et la feuille de route**

En 2011, lors de la création du réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> », les membres fondateurs guidés par les scientifiques de l'Observatoire, ont fait le constat sévère de la disparition des héritages maritimes bâtis (un peu partout en Bretagne y compris dans leur propre commune) dans un contexte d'attractivité littorale, renforcée et accélérée par la succession de crises émanant des diverses mutations de l'économie maritime. Dans l'urgence, en joignant leurs forces, il leur a été possible de penser la mise en œuvre d'une politique de lutte contre la démolition ou la dénaturation de divers éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime en vue de maintenir les repères de cultures maritimes riches et originales dans l'espace urbain. Cependant, maintenir dans l'espace urbanisé des éléments bâtis historiques n'engendre pas forcément une transmission culturelle maritime. Il faut pour cela mettre en œuvre les conditions d'une implication citoyenne et les actions favorisant la transmission culturelle entre ceux qui possèdent l'information et les autres. De là est née l'idée de créer un label de projet non pas comme une récompense mais plutôt comme un encouragement pour passer à l'action ayant pour cadre la charte. Comment être juste et cohérent dans les décisions si les éléments patrimoniaux et leurs actions sont très différenciés ? La très grande variété des projets de label peut-elle poser des contraintes quant à l'arbitrage d'un tel label ?

Pour incarner la philosophie du réseau et arbitrer les candidatures soumises au label, les membres fondateurs du réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » ont coopté des professionnels, issus de diverses disciplines pour devenir membres du jury du label. La présidence a été confiée à Benjamin Mouton, architecte en chef des Monuments Historiques et ancien président de l'ICOMOS France. Il présente pour cette fonction de nombreux atouts. D'une part, il possède une rare expérience dans les domaines de la restauration et de la conservation du patrimoine architectural et d'autre part, il avoue un attachement particulier à la défense du patrimoine breton depuis qu'il a débuté sa carrière en Finistère. Dans une forme de complémentarité des regards, les autres membres apportent à la vision de l'architecte en chef des monuments historiques, une diversité de points de vue allant du plus technique au plus philosophique (cf. figure 133). Grâce à cette faculté d'appréciation, le jury est en capacité de s'accorder sur des projets aussi variés dans la forme que sur le fond.

*Les membres du jury du label  
« Port d'intérêt Patrimonial® »*



Le jury est composé de personnalités qualifiées dans ce domaine et dont les activités sont d'envergure nationale et internationale :

- **Benjamin Mouton**, architecte en chef des Monuments historiques Ancien président d'ICOMOS France (2000 à 2006), et de l'Académie d'Architecture (2005 à 2008), chargé de missions internationales (Comité Exécutif ICOMOS, Expert de l'UNESCO).
- **Catherine Bersani**, inspectrice générale honoraire de l'Équipement, membre de LittOcéan, association d'expertise conseil pour un développement durable de la mer et du littoral, ancienne présidente du Collège « espaces protégés, paysage, architecture » au Conseil général des Ponts et Chaussées.
- **Christine Lair**, déléguée générale de l'Association Nationale des Élus du Littoral, créée en 1978, par Antoine Rufenacht, ancien ministre et maire du Havre.
- **Kelig-Yann Cotto**, archéologue, directeur scientifique du musée national des phares et balises conservateur du Port musée à Douarnenez, et président du Collège Bretagne Musée.
- **Emmanuel Fournier**, philosophe et dessinateur, professeur à l'université Pierre et Marie Curie, responsable du département d'Éthique de l'Université et des enseignements de Physiologie de la Faculté de Médecine Pitié-Salpêtrière.
- **Patrick Le Louarn**, historien et juriste, professeur de Droit public, spécialisé dans le droit de l'urbanisme et le droit du patrimoine culturel.
- **Françoise Péron**, géographe, professeur émérite des universités, spécialiste des sociétés insulaires et du patrimoine maritime.

Figure 133 : Présentation des membres du jury du label "Port d'intérêt Patrimonial" selon leur qualité.

En plus d'une justesse d'arbitrage demandée pour des projets variés, l'autre préoccupation des membres fondateurs du label était de garantir l'exemplarité et la qualité de ce label sans forcément contraindre les communes dans une démarche inadaptée voire impossible à appliquer. Là encore, le choix des membres du jury a compté. En plus d'être dotés d'une curiosité et d'une ouverture d'esprit, les membres du jury ont eu au cours de leur carrière, une solide expérience de terrain qui les a amenés à travailler avec une multitude d'acteurs. Leur parcours d'envergure nationale et internationale offre aux communes engagées un accompagnement ciblé et pertinent utile à la prise de recul et à l'expérimentation en amont de leur démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> ».

Après obtention du label, les membres du jury communiquent et informent au-delà du réseau, sur les démarches de qualité en cours. Ainsi le label s'élève en passant de l'expérience communale originale à une démarche de qualité portée par le réseau des ports d'intérêt patrimonial. En plus d'inviter les communes engagées dans la démarche à entrer dans l'action, le label se conçoit aussi comme un outil dialogique au service de la dynamique « Port d'intérêt patrimonial<sup>®</sup> » (cf. figures 134 et 135).

Pour toute démarche de qualité impliquant des objectifs de développement durable, il est important d'évaluer les actions selon un délai fixé au préalable. Pour ce label de projet, les membres fondateurs ont fixé à cinq ans le délai de réalisation de tout ou partie des actions retenues. Passé ce délai, le projet de la commune est réévalué par le jury. Deux choix se présentent alors à la commune :

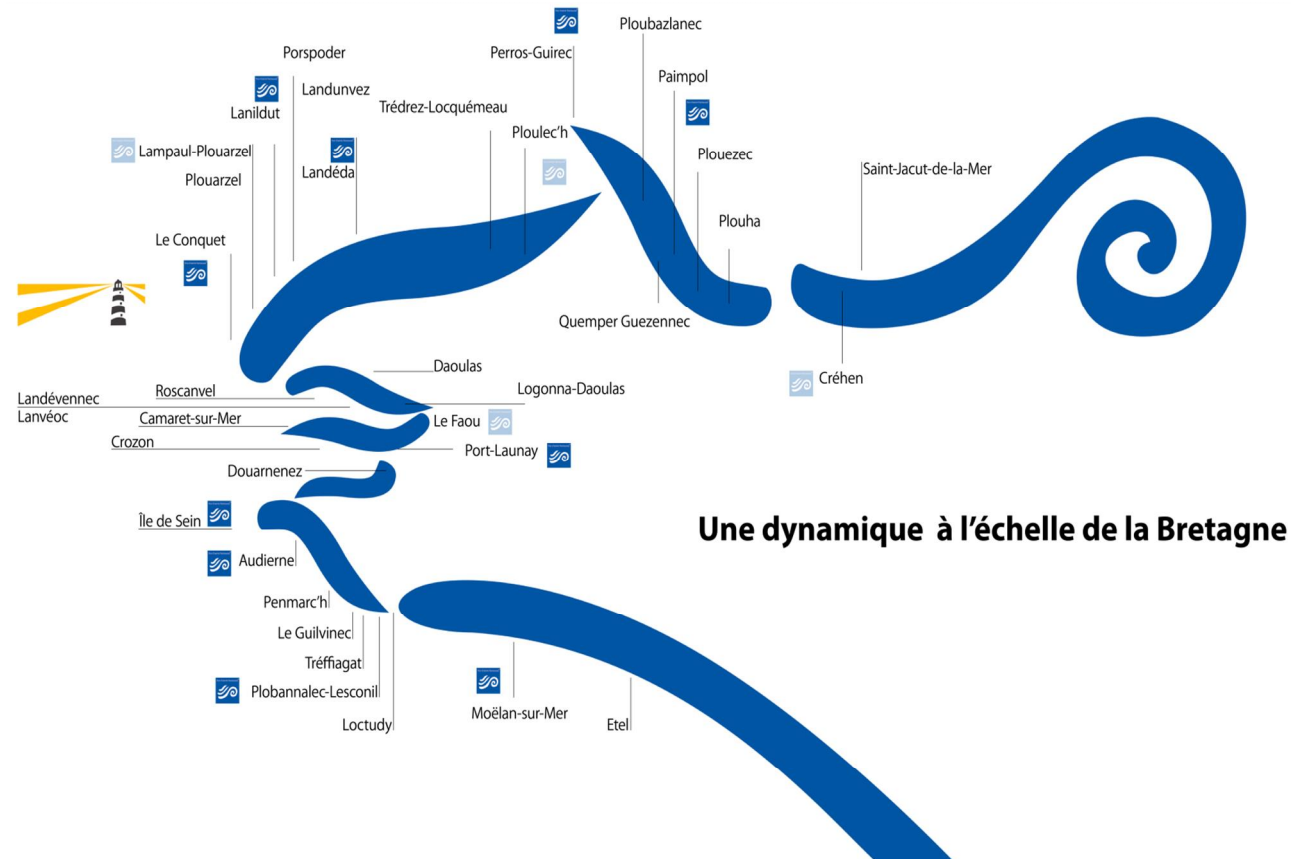
- La commune décide de modifier totalement son projet de départ pour tenir compte de nouvelles données contextuelles et candidate avec un nouveau dossier dans lequel elle vient justifier ses nouvelles intentions au regard des objectifs de développement durable fixés par la charte.
- Ou bien elle maintient l'intention de départ de son projet et ajoute de nouvelles actions à réaliser en plus de celles en cours sur de nouveaux secteurs.

Comment réorienter une partie seulement du projet sans pour autant représenter un dossier de candidature ? Dans le cadre de mon travail de recherche, j'ai proposé la mise en place d'un outil de synthèse facilitant le suivi du projet entre les différentes parties (élus communaux et membres du comité de suivi du label retenu/ le bureau de l'association et les membres du jury) ainsi qu'une éventuelle réorientation : la feuille de route.





Figure 134: Le logo du label « Port d'intérêt Patrimonial® » réalisé par Petit design® (2013) et ses déclinaisons dans la presse avec les communes labellisées.



Une dynamique à l'échelle de la Bretagne

Figure 135: La dynamique Port d'intérêt Patrimonial en 2019



La gestion de projet sur le long terme est rarement facile surtout quand elle concerne des espaces et des domaines d'action différents et qu'à mi-parcours se pose l'éventualité d'un changement d'équipe municipale. C'est pourquoi il m'a semblé évident de représenter ce type d'outil sous la forme d'une feuille de route parce qu'elle est habituellement employée par les urbanistes et les aménageurs pour augmenter la visibilité du projet sur le long terme en combinant la stratégie du projet avec la réalisation d'actions. Pour adapter cette feuille de route à la démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> », une approche spatiale, par secteur d'intérêt patrimonial recouvert par le projet dans l'espace communal, a été privilégiée.

Pris dans un projet d'ensemble, ces secteurs sont abordés sous trois angles :

- le premier porte sur l'intérêt patrimonial du secteur
- le second sur les risques encourus par les éléments du secteur présentant un intérêt patrimonial
- le troisième suggère des recommandations pour pallier les risques.

Pour guider l'analyse dans une approche fonctionnelle et « sensible », six items issus de la méthode scientifique (cf. partie 2) ont été retenus.

- Le **bâti architectural**, les **espaces publics**, le **parcellaire foncier** font partis des éléments couramment diagnostiqués en urbanisme. Ils permettent de comprendre la structure de la ville portuaire et ses sous-ensembles urbano-portuaires étudiés.
- L'**animation**, vecteur de sociabilité, apporte à l'analyse un aspect dynamique recherché en aménagement urbain en révélant la synchronie ou la diachronie liées à la pratique des lieux.
- Enfin le **paysage** et l'**identité** sont des items qui relient les éléments analysés au territoire de culture maritime et littorale.

Cette feuille de route (cf. figure 136) a été conçue comme un outil ouvert c'est-à-dire qu'on peut le faire évoluer en ajoutant de nouveaux items. La déclinaison des items par thème offre de pouvoir réadapter un aspect du projet en cours de route, sans forcément modifier l'ensemble. Cependant, mettre trop d'items rendrait inefficace la feuille de route ; l'idée étant d'ouvrir le dialogue entre les parties et de s'accorder sur ce que l'on entend par « bien commun » en matière de culture maritime et littoral à intégrer dans un projet de territoire communal exemplaire.

**secteur d'intérêt patrimonial** intégrant le projet d'ensemble

Les **6 items à traiter** pour analyser chaque secteur selon la thématique abordée:

- bâti architectural
  - espaces publics
  - foncier, parcellaire
  - sociabilité, animation
  - paysage, cône de vue
  - identité
- la ville portuaire/  
espaces urbano-portuaires
- lien avec le territoire  
maritime et littoral



Conception et réalisation: Laure Ozenfant 2020

Figure 136: La feuille de route, un outil de suivi des projets d'urbanisme durable.  
Réalisation Laure Ozenfant, 2020.

*La feuille de route du label:  
exemple du projet d'Audierne*

### Rappel de l'engagement de la commune à la démarche PIP et à l'obtention du label

Toute commune ayant adhééré de façon contractuelle à la *Charte pour l'aménagement durable des sites portuaires d'intérêt patrimonial et de leurs héritages maritimes associés*, et dont l'admission les communes au label « Port d'intérêt Patrimonial® » a été prononcée, reçoit de l'Association PIP, l'autorisation :

- d'apposer aux différentes entrées de son chef-lieu le panneau normalisé portant la dénomination et l'emblème figuratif du label « Port d'intérêt Patrimonial® ».
- d'utiliser, pour elle-même et les associations sans but lucratif dont elle est membre (Syndicat d'Initiative, Office de Tourisme, Comité des Fêtes ...), cette dénomination et cet emblème figuratif, sur tous documents de communication: dépliants, affiches, tracts, en-tête de lettres, enveloppes, bulletin municipal, ouvrages divers ... à condition que la dénomination et l'emblème figuratif soient reproduits sans modifications du graphisme et prioritairement en couleurs.

En échange de cette autorisation accordée, la commune s'engage sur les cinq ans à venir à :

- Utiliser la feuille de route comme un document de référence pour l'ensemble des actions menées dans le périmètre du projet PIP ; actions préconisées en accord avec le comité de suivi du label désigné localement et les membres du jury. Pour Audierne, le comité de suivi du label se compose de Mr Joseph Evenat (maire d'Audierne), Mr Philippe Laporte (adjoint à Petite enfance, jeunesse, éducation, culture, sports, communication et vie associative), Guy Lancou, conseiller municipal, Jean Yves Crétiaux, conseiller municipal et Benoit Quééré, technicien du service urbanisme.
- Poursuivre ses efforts en faveur de l'amélioration de la conservation, de la protection et de la mise en valeur, du développement, de la promotion et de l'animation du patrimoine maritime bâti existant sur son territoire et participer activement aux actions conduites par l'Association en faveur de l'ensemble des communes labélisées « Port d'intérêt Patrimonial® », en assurant notamment auprès de ses habitants et visiteurs la promotion de l'Association et de ses activités à l'échelle de la région Bretagne et au-delà.
- Verser annuellement à l'Association la cotisation au montant fixé par chaque Assemblée Générale et verser à l'Association la participation aux frais de réexpertise (400€) devant intervenir périodiquement et systématiquement tous les 5 ans,
- Utiliser, dans ses différentes actions de promotion et publicité, la dénomination et le logotype « Port d'intérêt Patrimonial® » et apposer notamment dans ce cadre le panneau « Port d'intérêt Patrimonial® » aux entrées principales de son bourg,
- Transmettre toutes demandes d'utilisation du logo et du nom, émanant de prestataires économiques et culturels divers, domiciliés sur son territoire (hôteliers, restaurateurs, prestataires touristiques divers, commerçants, artisans, producteurs divers de biens et services ...) à l'Association, seule qualifiée à décider de l'autorisation de délivrer le droit d'usage de la marque par ces prestataires.
- Porter à la connaissance de l'Association tous les cas qu'elle pourrait repérer d'utilisation non autorisée et frauduleuse du logo ou de la dénomination « Port d'intérêt Patrimonial® ».

### Feuille de route Audierne

#### Rappel du Projet PIP de la Commune nouvelle d'Audierne

Aboutir à un projet de revitalisation de la commune dans son ensemble en partant d'un linéaire côtier attractif mais composite. Quelles que soient sa nature et son époque, le bâti maritime historique doit être l'objet d'attentions particulières et de préoccupations suivies. Car il faut à la fois le conserver et mettre en valeur ses spécificités tout en l'adaptant aux besoins d'aujourd'hui.

Cette tâche délicate peut être facilitée si elle est guidée par quelques grands principes directeurs, qui sont les suivants :

- conserver le maximum d'héritages et effectuer les restaurations au plus près de l'aspect architectural d'origine ; dans les limites des faisabilités budgétaires et techniques,
- prendre en compte l'environnement paysager (bâti et naturel) de chaque espace considéré,
- au-delà des stricts « périmètres à enjeu de préservation et de mise en valeur patrimoniale », veiller à ce que les constructions nouvelles s'accordent au mieux avec le bâti ancien.

En veillant, au niveau de la Commune Nouvelle à :

- dépasser la vision sectorielle de l'aménagement pour aller vers une conception globale des actions à réaliser dans le cadre d'un territoire maritime,
- s'appuyer sur les dynamiques sociales et culturelles existantes.

Feuille de route détaillée par secteur, présenté à l'aide d'une carte de synthèse et sous la forme de tableaux.

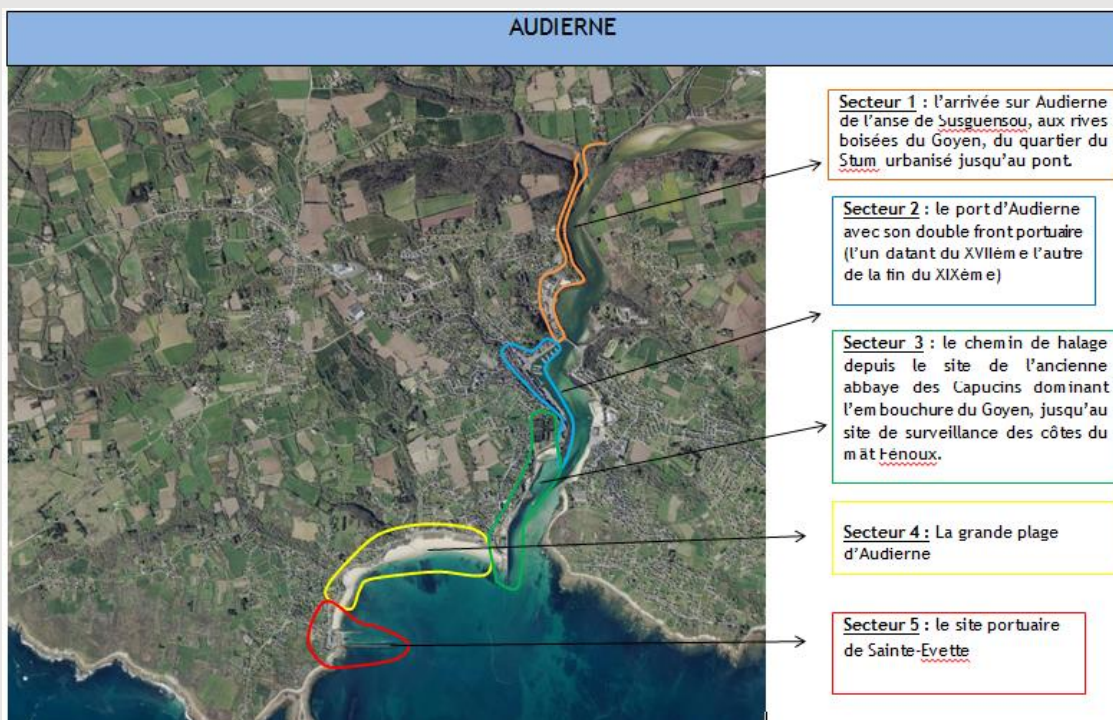
Par secteur, trois tableaux :

- Tableau 1 : l'intérêt patrimonial
- Tableau 2 : les risques
- Tableau 3 : les potentialités et recommandations

Par tableau, sept items d'analyse retenus :

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| 1. Bâti architectural     | 5-Paysage et cônes de vue |
| 2. Espaces publics        | 6-Identité                |
| 3. Parcellaire, foncier   |                           |
| 4. Sociabilité, animation |                           |

La feuille de route du projet d'Audierne :  
le secteur 1 détaillé



<b>INTERET PATRIMONIAL DU SECTEUR 1 : ARRIVEE SUR AUDIERNE</b>	
<b>ITEMS</b>	
Bâti architectural	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manoirs, dépendances, murs et murets en pierres ceinturant les anciennes propriétés de Menez Bihan et de Keristum</li> <li>• Pont « <i>Physic</i> » (= sorcellerie = en breton) enjambant l'anse de Susguensou</li> <li>• Habitat développé entre la XIX<sup>ème</sup> et 1940 dans le quartier du Stum</li> <li>• ensemble bâti sur un terre-plein correspondant à l'ancienne gare ferroviaire et ses entrepôts</li> </ul>
Espaces publics	L'espace public de cette entrée de ville a fait récemment l'objet d'un aménagement depuis le rond-point du Stum jusqu'au pont qui néanmoins suit dans son tracé l'ancien méandre des rives du Goyen.
Parcellaire, foncier	Trois parcellaires distincts : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grandes parcelles correspondant aux anciennes propriétés (manoirs Menez-Bihan et de Keristum)</li> <li>- Anciens <i>Mejou</i> en lamelles redivisés en parcelles pour accueillir de l'habitat (module maison-jardin caractéristique du début du XX<sup>ème</sup> siècle).</li> <li>- Petit parcellaire de pied de falaise très serré, coïncé entre la route (rue Lamartine) et l'ancien trait de côte de la pointe du Roz.</li> </ul>
Sociabilité Animation	Quartier dit de la « <i>petite montagne</i> » : quartier résidentiel qui, depuis le manoir de Menez-Bihan et comprenant l'ancien hameau de Kerbuzulic, ainsi que le quartier du Stum, s'est développé progressivement en lien avec les activités maritimes de l'anse du Stum, l'implantation de la nouvelle route Pont croix -Audierne et la voie ferrée. (1894) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aquashow, aquarium éducatif de sensibilisation à l'environnement marin breton.</li> <li>• Ateliers d'artisans-commerçants et professionnels de la mer, caserne des pompiers.</li> </ul>
Cône de vue et paysage	<u>Cône de vue majeur</u> : au sortir de la départementale en provenance de Pont-Croix, sur le pont, la vue est plongeante sur l'anse de Susguensou et le Goyen. <u>Cône de vue secondaire</u> : en suivant la rue Lamartine, le bâti aligné souligne, dans sa forme, l'ancien trait de côte (le Stum signifiant boucle) mais on ne voit pas la mer. Pour apercevoir les eaux du Goyen, il faut entrer sur le terre-plein (celui de l'ancienne gare) dévolu à l' <i>Aquashow</i> et à la caserne des pompiers.
Identité	« L'arrivée sur Audierne » est un moment qui, pour certains, rappelle les vacances en saison, pour d'autres le retour au pays après un long voyage. Cependant rien dans l'espace urbanisé « n'est scénarisé » pour accrocher ce ressenti ou cette mémoire. Peu de villes côtières peuvent se targuer d'avoir une géographie si propice à la valorisation d'une entrée de ville (on passe soudainement d'un espace naturel remarquable à la ville portuaire ; seul, le suivi du méandre par la route créé une progression paysagère, tel un suspens de découverte de l'estuaire).

ITEMS	RISQUES DANS LE SECTEUR 1 : ARRIVEE SUR AUDIERNE
Bâti architectural	Une dégradation voir une disparition des éléments bâtis identifiés comme relevant du patrimoine maritime bâti (voir liste plus haut) à l'instar de ce qui s'est produit pour les anciens chantiers navals de l'anse aujourd'hui disparus ! Aucun règlement de protection spécifique n'apparaît jusqu'à maintenant dans les PLU d'Audierne.
Espaces publics	La circulation trop intense de la rue Lamartine isole en deux entités bien distinctes les quartiers historiques de la « petite montagne » et de l'anse du Stum.
Foncier	La division des parcelles appartenant aux anciennes propriétés des manoirs pouvant engendrer de nouvelles constructions.
Sociabilité Animation	Que ces quartiers du fait d'une vue ouverte sur la mer ne deviennent qu'un lieu de passage et non plus un lieu de vie. Que ces quartiers ne soient plus du tout habités à l'année par les locaux. Et que la présence d'équipement d'importance tel que l'Aquashow ne captent toute l'animation en saison au détriment des commerces du quartier ouverts toute l'année.
Cône de vue et paysage	Peu de risque de dégradation du cône de vue sur le Goyen et l'anse de Susguensou (zones naturelle protégée). Fort risque de dégradation du front bâti à l'entrée d'Audierne (à défaut de règlement spécifique en vue d'homogénéiser ce bâti dans le respect de ces codes d'architecture d'origine).
identité	Continuer à ne communiquer que sur l'image des quais du port et sur la grande plage au détriment des méandres du Goyen. Ne pas reconnaître la valeur paysagère culturelle du Goyen en entrée de ville d'Audierne.

ITEMS	POTENTIALITES ET RECOMMANDATIONS DANS LE SECTEUR 1: ARRIVEE SUR AUDIERNE
Bâti architectural	Par un règlement adapté dans le PLU : Protéger et valoriser le bâti correspondant à l'habitat des années (fin XIXème-1940) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Empêcher les ajouts qui ne tiennent pas compte de l'architecture du bâti d'origine et qui aboutiraient à le masquer ou à doubler le volume de la surface existante.</li> <li>• Favoriser la colorisation des façades du secteur en revenant si possible aux teintes d'origine.</li> <li>• Protéger le bâti existant dans le respect de ses codes d'architecture d'origine.</li> <li>• Eviter de densifier les parcelles avec du bâti interstitiel et privilégier les extensions adaptées à la forme et au volume du bâti d'origine, tout en évitant les extensions en façade.</li> </ul> Protéger et valoriser les bâtiments de l'ancienne gare en les considérant dans un même ensemble.
Espaces publics	Valoriser les anciens chemins qui menaient à la grève (si ils existent encore, même partiellement) depuis le hameau de Kerbuzulic jusqu'à l'anse du Stum en favorisant la déambulation piétonne. Ex de la rue Charles Péguy.
Parcellaire foncier	Empêcher l'urbanisation des grandes parcelles des anciens domaines, qui ne le seraient pas encore, en leur attribuant un règlement spécifique. Ne pas trop densifier le quartier du Stum en jouant sur le Coefficient d'Occupation des Sols ou sur le Coefficient de Densité des parcelles concernées afin de maintenir l'aspect végétal des jardins.
Sociabilité Animation	Encourager la reprise ou l'installation de commerces de proximité pour maintenir un pôle de rencontre conviviale à l'échelle du quartier. Maintenir les activités artisanales du terre-plein. Favoriser la déambulation dans le secteur en créant un réseau de promenades depuis le quartier de la «petite montagne » (Kerbuzulic, Keristum) jusqu'au terre-plein du Stum.
Cône de vue et paysage	Le Stum signifiant méandre, il est intéressant de s'appuyer sur les murs en pierres des anciennes propriétés (de Menez-Bihan et de Keristum) et les murets en pierres des maisons du Stum pour expliciter l'entrée dans Audierne.
identité	S'appuyer sur le paysage culturel des méandres du Goyen, l'histoire du train « Youtar » et les « impressions » de voyage au débouché de la route menant de Pont Croix à Audierne pour en faire une expérience unique.

Figure 137: Extrait de la feuille de route du label de projet d'Audierne (2018-2023)



Au cours de ces dix dernières années, j'ai pu accompagner le réseau « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » dans une dynamique émergente et constater de l'utilité de mes outils dans l'application de ce processus d'intégration de la valeur maritime dans les projets d'urbanisme durable. Cependant, avec l'évolution des lois d'urbanisme, l'échelon intercommunal est de plus en plus privilégié pour élaborer un document de planification et pour la gestion de la pratique quotidienne de l'urbanisme. La démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » menée à l'échelon communal peut tout aussi bien être transférée à l'échelon administratif supérieur car le processus d'intégration reste le même. La grande transversalité de la démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » n'empêche pas non plus la mise en place d'autres politiques (économique, culturelle, sociale, urbanistique) à l'échelon communal. Au contraire, elle leur donne du sens en les reliant à un « horizon commun ».

L'urbanisme durable appliqué aux villes portuaires de taille petite et moyenne fait référence à une vision systémique (appuyée sur le modèle) qui souligne les interactions existantes entre la ville et le port, mais aussi entre la ville portuaire et son territoire littoral et maritime de référence. Le processus soumet le patrimoine maritime bâti à une intégration pour révéler la structure de ville modelée par l'espace-temps portuaire et souligner les identités maritimes originales créées. L'application de ce processus d'urbanisme durable appliqué aux villes portuaires de tailles petite et moyenne permet de rejeter les juxtapositions ou superpositions de modèles urbains inadaptés ou partiels.

# Chapitre 8) Les villes portuaires d'intérêt patrimonial maritime intégrées à une politique touristique durable

## 8.1. Le positionnement de ma recherche dans le contexte général du tourisme durable

Le tourisme durable n'est ni une catégorie particulière de tourisme, ni une pratique touristique à part. Pour le comprendre, il faut d'abord appréhender le tourisme depuis l'origine de la pratique touristique au XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'à aujourd'hui en suivant ses évolutions. Cependant pour ne pas perdre le fil de ce qu'est le concept de durabilité appliquée au tourisme, je propose aux lecteurs de compléter ce propos en retrouvant en annexe l'analyse des différentes périodes du tourisme en France du point de vue du littoral.

C'est au cours de la Conférence mondiale sur le tourisme organisée à Manille au début des années 1980 que la question de la durabilité du tourisme de masse va être abordée pour la première fois. Robert C. Lonati, alors Secrétaire général de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT.) va souligner dans son discours l'importance du tourisme au point de vue humain, social, culturel, politique, économique dans la vie des sociétés contemporaines en insistant sur la responsabilité des Etats en ce domaine. La Déclaration de Manille sur le tourisme mondial a sorti le tourisme du cadre restreint de la statistique économique pour mettre en avant son rôle dans l'économie réelle portée localement. « Avec mille trois cent cinquante millions de " déplacements " qui ont engendré, en 1979, un chiffre d'affaires de 500 milliards de dollars, le tourisme mondial ne devrait plus avoir à démontrer son poids économique et social <sup>137</sup> ». Dans l'élan du sommet de Rio (1992), par extension de la notion de développement durable, la Conférence mondiale du Tourisme durable réunie en 1995 à Lanzarote (Espagne-Canaries) a défini et édicté les grands principes d'un développement touristique durable sous la forme d'une Charte.

---

137 [https://www.lemonde.fr/archives/article/1980/10/18/a-la-conference-de-manille-le-tourisme-passeport-pour-la-paix-ou-nouvelle-arme-economique\\_3072834\\_1819218.html](https://www.lemonde.fr/archives/article/1980/10/18/a-la-conference-de-manille-le-tourisme-passeport-pour-la-paix-ou-nouvelle-arme-economique_3072834_1819218.html)



Malgré de nombreuses critiques du concept de développement durable dans le monde académique (Blot, 2005, p. 129-146) - certains allant même jusqu'à dire que c'est une «*opération de camouflage [qui] apaise les craintes provoquées par les effets de la croissance économique pour empêcher sa radicale remise en cause* » (Blot, 2005, p. 316) - la prise en compte de la durabilité du tourisme marque un tournant dans l'approche du tourisme avec une priorité donnée à des problématiques plus globales que sectorielles par les pays engagés (Hunter, 1997 ; Céron Dubois, 2002, p.11).

Depuis les années 1990 et avec l'émergence du concept de durabilité, «*les sociétés modernes ont pris lentement conscience que la dépendance d'un territoire vis-à-vis du seul marché touristique, sans politiques publiques qui permettraient de le contrôler et de l'encadrer, reproduit sans coup férir les avatars propres à une économie de consommation avec son lot de gaspillages et d'atteintes irréversibles sur l'environnement social, culturel et naturel. [í ] l'idée que le tourisme doit être soumis à un projet local et maîtrisé dans le temps est la seule qui en rende les contraintes acceptables, et pas seulement du point de vue environnemental : il doit devenir «durable».* (Vlès, 2005).

A la fois destructeur de ressources naturelles et levier de développement territorial, le tourisme, qui possède un caractère ambivalent, nécessite d'être encadré par une pensée globale afin de viser un équilibre entre la production et réalisation d'activités économiques touristiques et la préservation des richesses naturelles, culturelles et sociales issues du lieu. La charte du tourisme durable a ouvert la voie à une pensée touristique plus éthique et à de nouvelles coopérations possibles entre acteurs à l'échelle mondiale.<sup>138</sup> Aujourd'hui, l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) définit le tourisme durable comme «*un tourisme qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil*», et sa pratique concerne autant les acteurs du lieu dans lequel il se fabrique que les voyageurs qui le pratiquent en un lieu.

---

138 Quelques dates importantes : 1999- Adoption du Code mondial d'éthique du tourisme par l'Assemblée générale de l'OMT. 2000 -Sommet mondial sur la paix par le tourisme, Jordanie - Déclaration d'Amman sur la paix par le tourisme. 2004 -Actualisation des principes du tourisme durable par le Comité de développement durable du tourisme de l'OMT. 2006 -Création du Groupe de Travail International sur le Développement du Tourisme Durable (GTI -DTD). 2010- Lancement du Partenariat Mondial pour le tourisme durable (PMTD), piloté par le PNUE (Programme des Nations Unies pour l'Environnement). 2017-Année internationale du tourisme durable pour le développement, proclamée par l'ONU.

De nouvelles formes de tourisimes sont apparues telle que le tourisme expérientiel qui traduit une nouvelle façon de voyager, plus culturelle, à l'opposé du tourisme de masse. L'originalité de cette proposition touristique est due au fait que l'expérience se déroule avec des personnes ayant une intention de partager leur propre vie et leur savoir-faire, à un moment précis. L'expérience se vit et c'est précisément cela qui marque le voyageur au cours de ses vacances. On ne peut pas assimiler cette forme de tourisme à l'offre d'un produit touristique local. Elle s'apparente plus à une forme de « Grand Tour » accessible à toutes les catégories sociales. En redonnant du sens au voyage, il contribue à une forme nouvelle d'éducation pantotique<sup>139</sup> et un savoir être au monde.

En partant d'une intention générale mondialisée telle que la charte du tourisme durable, comment rendre concrète une application locale dans ce domaine? Comment faire coïncider l'exploitation fonctionnelle de la ressource en mer avec le déploiement des loisirs nautiques ? Comment maintenir la fréquentation touristique saisonnière, encadrer réglementairement l'urbanisation continue de la bande littorale et éviter les surcoûts portés à des équipements locaux surdimensionnés dans la fiscalité locale? Comment garantir une qualité des eaux de baignade ou la non-prolifération des algues vertes sur les plages en saison touristique quand on ne maîtrise pas les activités agricoles intensives de l'espace retro littoral ? Toutes ces interrogations invitent à cerner ce que l'on entend collectivement par ville portuaire touristique durable et à préciser les liens existants entre les lieux historiques et leur mise en tourisme dans un objectif de durabilité.

En 1992, dans un ouvrage intitulé « *l'invention du tourisme* », le géographe Rémi Knafou expliquait qu'un lieu devenu touristique n'existait que par et pour le tourisme et que cela n'était pas sans poser de problème existentiel aux habitants des lieux. « [i] Comment peut-on vivre dans un lieu qui n'existait pas avant sa « découverte » (aux yeux du reste d'une partie de la société au moins) ou dans un lieu qui, en outre, n'existe généralement que saisonnièrement et qui, donc, disparaît avec les derniers touristes? » (Knafou, 1992 :855-856). Les propos du géographe concordent avec les modèles de reconversion urbanistique anglosaxons dits de *waterfront* qui ont fait disparaître des secteurs de la ville portuaire au profit d'un nouveau lieu touristique saisonnier.

---

139 pantotique (pan õtousõ, topos õlieuõ) : en tout lieu en toute place

Ce constat posé il y a 25 ans, avant que le concept de tourisme durable ne soit précisé et que des modèles de reconversion comme celui de Bilbao ne sortent de terre, peut-il encore faire écho de la réalité des villes portuaires de taille petite et moyenne aujourd'hui?

Depuis une trentaine d'années, la pensée géographique a évolué sur le phénomène touristique, passant d'une géographie du tourisme à une approche géographique du tourisme<sup>140</sup>. En France, de nombreux chercheurs (MIT)<sup>141</sup> se sont associés autour de la question du tourisme pour décrypter le phénomène touristique, faire ressortir un corpus et une typologie des formes et des pratiques et analyser leurs effets sur l'espace et la société. Ils ont de ce fait créé une discipline à part entière. « *Le tourisme et les loisirs sont des faits historiques clairement identifiés : ils sont concomitants de la Révolution industrielle, ils sont l'autre révolution dont ne parle pas, qu'on évoque à peine* » [Équipe MIT, 2011]. Dès 1990, une première distinction avait déjà été posée entre les stations et les villes touristiques. Les stations sont dominées par le tourisme tandis que dans les villes touristiques le tourisme participe activement à l'animation mais n'y est pas prédominant. (Dewailly, 1990, p. 198).

Dans l'élan de la fabrique du patrimoine, la recherche géographique a établi des liens entre l'existence du patrimoine et les constructions identitaires conduisant à l'existence de lieux patrimoniaux (Gravari Barbas, 2005 ; Di Méo, 2007). « *Avec l'attribution d'un statut patrimonial, ce sont aussi de nouvelles pratiques du lieu qui s'imposent aux habitants, une manière de « code d'habiter » dont il est difficile souvent de s'affranchir. [ ] Habiter un « lieu patrimonial », a fortiori lorsque celui-ci est mondialement reconnu comme tel, permet aussi d'asseoir et de renforcer sa légitimité sociale, d'autant plus que le pouvoir symbolique des lieux renvoie à une histoire glorieuse (les palais royaux). Dès lors, le partage entre le privé, le collectif et le public peut s'avérer problématique et le « lieu patrimonial » vidé d'une partie de son sens si la connexion ne peut s'établir entre ces trois ordres* ».<sup>142</sup>

---

140 En conséquence du "manifeste" publié en 1997 dans l'Espace géographique (Knafou *et al.*, 1997) article rédigé par l'équipe de recherche « Mobilités, Itinéraires, Tourismes » de l'université de Paris 7 consacré à une "approche géographique du tourisme".

141 MIT. : « cet acronyme a eu des développés différents selon les moments : « Mobilités, Itinéraires, Territoires », au début, puis je l'avais imaginé, avec une double arrière-pensée ou paternité : la première tenant au goût de la dérision à la faveur de la comparaison avec l'une des universités les plus célèbres du Monde (le *Massachusetts Institute of Technology*), pour une jeune équipe sans moyens et rassemblant au départ quatre personnes, la deuxième faisant référence au poids des représentations dans la formation des lieux et images touristiques » d'après les propos de Rémi Knafou, géographe à l'origine de la création du laboratoire.

142 Aline Brochot, Maria Gravari-Barbas (dir.), « Habiter le patrimoine : Enjeux, approches, vécu, 2005 », Strates [En ligne], 14 | 2008,

Par la suite, la pensée géographique a confronté le patrimoine et le tourisme dans leurs interactions, leurs enjeux, soulevant aussi de possibles antagonismes. « *Si patrimoine et tourisme sont souvent, à toutes les échelles, associés, leurs relations sont loin d'être simples* » (Lazzarotti, 2000). Tandis que le patrimoine est considéré pour certains indélocalisable et assimilé à une forme d'arrêt sur le passé, Olivier Lazzarotti a démontré comment le patrimoine incarne en réalité la mobilité. La pratique des lieux par des acteurs « externes au lieu » (parmi lesquels se trouvent des touristes) contribue à construire la mémoire singulière des lieux. Observé sous l'angle de l'économie, en prenant les habits du produit touristique local, le patrimoine maritime devient moteur d'un développement local. Se pose alors la question de la durabilité de l'effet économique lié à la patrimonialisation alors que ce processus fait l'objet de temporalités de territoires. « [í ] *le temps du tourisme n'est pas nécessairement celui des patrimoines, et leur arrangement avec le temps des territoires offre une quasi-infinité de combinaisons : le temps du tourisme est de plus en plus celui qu'impose la sphère marchande car il s'agit avant tout de vendre des destinations et, pour ce faire, dépasser au mieux les attentes (ou présumées telles) des clientèles* » (Gauchon, 2011).

Malgré une recherche ciblée portant sur le couple tourisme et patrimoine, certains constatent l'absence de réflexion portant sur la ville historique touristique en qualifiant cet objet de recherche comme une zone d'ombre au tableau (Violier, 2012). Comment le tourisme s'insinue-t-il dans la ville historique? Quels sont les espaces infra-urbains concernés et comment le touriste habite-t-il la ville ? Le géographe Rémi Knafou a évoqué récemment dans un article « *l'importance du processus historique dans la compréhension de la production des lieux touristiques* <sup>143</sup>».

Quand on se réfère au glossaire géographique, la ville touristique fait référence à une « appellation générique » qui recouvre des réalités de villes bien différentes et qui traduit soit un processus d'évolution des lieux touristiques, soit certaines modalités de la mise en tourisme. On ne peut donc pas proposer une typologie des lieux touristiques basée uniquement sur des critères biophysiques ou paysagers (littoral/montagne/campagne/ville). La localisation d'un lieu touristique dépend donc des projets des touristes, mais également des qualités intrinsèques du lieu et surtout de la posture des sociétés locales à l'égard du tourisme.

---

143 <https://doi.org/10.4000/viatourism.2511>

Philippe Duhamel, dans un ouvrage intitulé « Géographie du tourisme et des loisirs : Dynamiques, acteurs, territoires »<sup>144</sup>, résume en trois points importants le tourisme :

1. **Être touriste, c'est habiter le territoire des autres et venir dans un lieu avec un projet fondé sur des pratiques.** Dès lors, faire du tourisme c'est fréquenter des lieux et les transformer par notre présence. Et sans doute le tourisme est l'activité humaine qui a transformé et créé le plus grand nombre de lieux devant l'industrie, à l'échelle du Monde et sur le temps long.
2. **Par leurs formes urbanistiques et architecturales également, les lieux touristiques interpellent.** De nombreuses tentatives ont été proposées pour les appréhender et rendre compte de leur identité et de leurs spécificités [Lozato-Giotard, 1987 et 1990 ; Cazes, 1992 ; Dewailly et Flament, 1993]. Aujourd'hui, il est possible de proposer une typologie géographique des lieux qui soit une alternative à la « vocation », à l'« attraction » ou aux seules « ressources naturelles » pour expliquer l'existence et la localisation de telle ou telle destination, sa forme et son fonctionnement.
3. **Enfin, un lieu touristique n'est pas figé mais évolue au fil du temps.** Le changement de forme produisant parfois des changements dans la nature même du lieu. Cela conduit à montrer la remarquable performance des destinations à durer, ce qui interroge la pertinence de certains modèles [Butler, 1980 et 2006 ; Chadeffaud, 1987 ; Gormsen cité par Baretje, 1981 ; Miossec, 1977 ; Plog, 1974 et 2001]. Car la plupart des lieux touristiques sont des lieux urbains et des systèmes spatiaux et sociaux ouverts.

La ville durable s'articule avec le tourisme durable grâce aux formes urbaines héritées et au patrimoine local qui la rendent attractive. Sous l'angle de la géohistoire, nous avons démontré que la ville portuaire est née de l'activité maritime, s'est implantée spatialement créant des liens avec son territoire et s'est structurée par l'édification d'un certain nombre de bâtis. Ces bâtis maritimes, en perdant leur usage premier, sont des héritages à patrimonialiser car ils sont les témoins de l'urbanité de la ville portuaire. Dès lors que la pratique du voyage pour le plaisir s'est emparée des littoraux, l'habitat touristique et les loisirs se sont surimposés à la ville portuaire historique comme à la fin XIX<sup>ème</sup>-début XX<sup>ème</sup> où elle a pris la forme de quartiers de villégiature et d'hôtels au rythme des bains de mer, des excursions et des régates.

---

144 P. Duhamel (2018), Armand Colin, Coll. U Géographie, 288 p.

Après les années 1950, le tourisme s'est répandu à travers les dunes et les champs prenant la forme de campings ou bien d'hôtel de famille sur le port. Les colonies de vacances, les clubs de plage et clubs de voile sont alors en plein essor. Dans les années 1970-2000, il s'est immiscé dans les plus anciens quartiers de populations maritimes pour transformer par à-coups de petites maisons de pêcheurs en résidences secondaires confortables et raser des friches artisanales pour y installer d'imposantes résidences de vacances « les pieds dans l'eau » avec une « vue mer » et des fronts portuaires emplis de terrasses commerçantes. Les loisirs nautiques autres que la voile se démocratisent et les maires investissent dans des équipements socioculturels.

Depuis une dizaine d'années, un tournant s'est opéré. Avec l'augmentation du temps libéré et des mobilités, les pratiques nautiques individuelles ont explosé en nombre et en diversité, et l'habitat touristique ne se distingue quasiment plus dans sa forme architecturale des autres formes de la ville portuaire. Des maisons construites « clef en main » sont vendues à des particuliers qui cherchent à investir le champ de la location saisonnière dans des lotissements en périphérie de la ville portuaire (cf. figure 138) et des bateaux de plaisance arrimés au ponton sont loués à la semaine sur des plateformes de réservation (cf. figures 139 et 140). Bien que les nouvelles formes urbaines soient de moins en moins fondées sur l'originalité des identités maritimes locales, la variété de formes urbaines produites sur le long terme fait de la ville portuaire un lieu à fort potentiel touristique. Elle peut correspondre au désir d'une clientèle au large éventail (culturelle, sportive, authentique, nature). Ce qui fait son atout fait également sa fragilité.

« Le projet au Penecam aboutira à un déséquilibre urbanistique »



Ouest-France

Votre e-mail OK

Votre e-mail est collecté par le Groupe SIPA Ouest-France pour recevoir nos actualités. En savoir plus.

Partagez



Votre association, avec trois autres, vient de publier un communiqué sur l'implantation d'un lotissement au lieu-dit Penecam, à Palais. De quoi s'agit-il ?

Ce projet est contesté par quatre associations : les Amis des chemins de ronde (ACR), l'Association pour l'application de la loi littoral dans le pays d'Auray (AALLPA), l'Union pour la mise en valeur esthétique du Morbihan, (Umivem), qui regroupe une cinquantaine d'associations, et la nôtre.

Ce projet mobilise, et pas seulement sur un plan local. Notre association a vu le jour en 1974. Nous ne défendons pas les intérêts des résidents secondaires. Nous sommes d'ailleurs installés à Belle-Ile depuis 1995, et nous occupons de l'Union belliloise pour l'environnement et le développement (Ubed) depuis 1999. Notre objectif est de concilier les besoins des Bellilois avec la défense de l'environnement.

Concrètement, pourquoi êtes-vous contre la réalisation de ce projet ?

Ce projet, de type banlieue de grande agglomération, ne correspond en rien aux besoins de logements à Belle-Ile, ni aux moyens de la plupart des bellilois (près de 300 € le m<sup>2</sup>). Il s'agit uniquement d'une opération immobilière privée, en vue de la création de résidences secondaires et de locations saisonnières.

L'examen des plans montre un ensemble d'une forte densité d'habitations. Le terrain est découpé en petites parcelles, et toutes les maisons seront disposées en rangs d'oignons, orientées dans la même direction.

Cet ensemble n'a rien à voir avec les traits urbains traditionnels de l'île, que chacun veut préserver. Il aboutira à un déséquilibre urbanistique, pour une occupation des maisons entre 2 et 4 mois par an !

La mairie de Palais a pourtant bel et bien signé le permis d'aménager...

Ce permis a en effet été signé, le 22 avril 2010.



Figure 138 : Un permis de lotir qui divise à Le Palais (Belle-Ile). Extrait de l'article Ouest France en date du 26/05/2013.



## bateau au ponton

★ 4,55 (71) · [Arzon, Bretagne, France](#)

[Partager](#)[Enregistrer](#)

## Séjour à bord d'un voilier

★ 4,78 (106) · Superhost · [Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Pays de la Loire, France](#)

[Partager](#)[Enregistrer](#)

Figures 139 et 140: Annonces de location de bateau pour séjour au ponton à Arzon et à Saint-Gilles-Croix-de-Vie sur la plateforme AirBnB.

Depuis son invention, le phénomène touristique n'a cessé de se réinventer créant et recréant de nouveaux lieux et de nouvelles pratiques. En appui des formes d'habitat, des pratiques et des territoires, les combinaisons semblent infinies. Dans leurs relations, le patrimoine et le tourisme tirent tour à tour vers l'universalité ou la singularité, la mobilité ou l'ancrage, l'identité ou l'altérité. Pour durer la ville portuaire doit conserver ce qui fait son attractivité c'est-à-dire un juste équilibre entre le port et la ville, et entre la ville et le territoire maritime et littoral où elle puise ses ressources. En l'absence de vision générale expliquant ce qui socialement et politiquement est soutenable et accepté sur un territoire dit touristique, la démarche restera floue. Ne dit-on pas que le littoral est une affaire politique ?

*« La concurrence pour l'occupation de l'espace privé terrestre ou du domaine public maritime ne peut résulter de la seule loi du marché ou de la volonté du premier demandeur. Le littoral est un espace éminemment politique et le demeure. Assurer les protections indispensables de la nature pour garantir la pérennité de ces espaces d'exception. Des mesures s'imposent pour éviter qu'inevitablement le littoral n'en vienne par trop d'excès à perdre tout attrait ». (Merckelbagh, 2009).*

## **8.2. Prendre en compte la ville portuaire en tant que lieu touristique dans le cadre technique et politique du tourisme durable**

Dans une optique de développement durable des territoires littoraux, il importe d'accompagner le phénomène touristique afin qu'il ne perturbe pas les équilibres en place, et qu'il puisse servir aux populations locales. Pour Rémy Knafou, il n'y a pas de développement touristique possible sans accord tacite ou réel de la société locale ou au moins d'une partie d'elle. *« Dans toute invention d'un lieu touristique, il existe donc un contrat tacite passé entre la société locale et la société globale, qui exprime le décalage entre l'idée que se font d'un même lieu ses habitants et ceux qui en révèlent la nouvelle nature, ainsi qu'en même temps, les inégales aptitudes de la population locale à combler le décalage en question. Ce contrat est donc fonction, à la fois, des structures des sociétés en contact et des forces de changement, actives ou potentielles. » (Knafou, 1991, p. 19).*

La mise en tourisme des villes portuaires dépasse largement le seul cadre environnemental pour s'étendre à la gestion durable issue d'un management environnemental, au transport urbain durable, à la construction et à l'urbanisme durables. Son articulation avec les autres politiques sectorielles est donc nécessaire. Tout comme le tourisme durable appliqué aux villes portuaires ne se résume pas à « [1] *la mise en œuvre des principes du "développement durable" dans le champ du tourisme. C'est la mise aux normes du moment du tourisme pour le rendre socialement et politiquement acceptable ou accepté.* » (Knafou, Pickel, 2011).

Grâce au modèle développé dans la deuxième partie, il est possible de comprendre le processus historique de la ville portuaire en lien avec son territoire maritime et littoral de référence. Par le processus de patrimonialisation du bâti maritime, le regard des habitants du lieu mais aussi des gens de passage s'accordent dans une même réalité de la ville portuaire de taille petite et moyenne, comblant ainsi le décalage *entre l'idée que se font d'un même lieu ses habitants et ceux qui en révèlent la nouvelle nature*. Mais qu'en est-il du cadre technique et politique nécessaire à la prise en compte du tourisme durable ?

Dans le cadre de la loi NOTRe promulguée le 07 août 2015, la compétence du tourisme a été partagée entre le Bloc communal (Communes, Communauté des communes, Agglomération et Métropole), les Départements, la Région et l'État. L'article L.111-1 du code du tourisme précise que «L'Etat, les régions, les départements et les communes sont compétents dans le domaine du tourisme et exercent ces compétences en coopération et de façon coordonnée». En 2017, au cours d'un conseil interministériel du tourisme (CIT), une agence de développement touristique, Atout France, est créée pour favoriser le positionnement international des destinations du territoire français, accompagner la stratégie des territoires en termes d'investissement et produire des outils de compréhension du phénomène. En parallèle, un groupe de travail spécifique au tourisme durable a été constitué. Il se compose de représentants de l'ADEME, du ministère de la transition économique et solidaire, du ministère européen et des affaires étrangères, du ministère de l'économie et des finances et d'Atout France. Cependant, les Régions, en tant que chefs de file de cette compétence partagée, ont à cet égard un rôle important pour coordonner la dynamique touristique et patrimoniale et les faire concorder avec la protection des espaces naturels.

Au premier janvier 2017, une nouvelle organisation s'est mise en place avec la prise d'une nouvelle compétence pour les intercommunalités ; à la clef, l'enjeu financier de la gestion de la taxe de séjour et celui lié à la communication par le biais des offices de tourisme. Et au-delà du partage des compétences, un cadre technique et politique plus général doit être posé en vue d'élaborer des stratégies afin que les partenaires privés et les collectivités empruntent la même direction. Pour cerner le tourisme durable, l'Etat a défini trois axes de travail :

- 1- la répartition de l'offre sur tout le territoire français pour éviter un « sur tourisme »
- 2- l'adaptation du secteur du tourisme au changement climatique
- 3- le développement des offres spécifiques

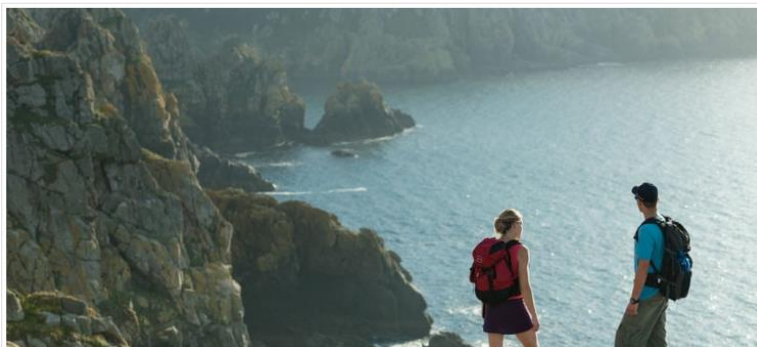
Dans cet élan, les régions ont adopté de nouvelles stratégies touristiques. C'est ainsi que pour la région Bretagne (cf. figure 141), quatre « fondamentaux » ont été promus au rang de stratégie touristique en 2018 :

- L'identité bretonne : elle est un axe d'appropriation, d'innovation et de différenciation, tant en matière de communication que pour développer une offre et des services performants.
- Le partenariat public-privé : il doit permettre de créer de nouveaux modèles économiques et organisationnels plus performants et durables.
- La chaîne de valeur du tourisme : chacun de ses maillons doit être pris en compte pour favoriser l'expérience du visiteur et maximiser les retombées économiques.
- Le développement durable : l'activité touristique doit évoluer dans le respect des valeurs du tourisme durable, afin d'atteindre un équilibre entre les aspects économiques, sociaux et environnementaux de l'économie touristique.

Puis pour répondre à l'ambition de faire du tourisme un vecteur fort de l'économie bretonne, les professionnels se sont mis d'accord sur la nécessité de coordonner leurs actions sur des thématiques telles que les sites d'exception, nautisme et plaisance, îles, canaux, itinérance, les destinations touristiques de Bretagne. On constate que les stratégies touristiques portées en région sont régies par la volonté de faire croître l'économie touristique tout en la rendant compatible avec le développement durable. Ce n'est pas ce que l'on entend par tourisme durable. De plus, la ville portuaire n'apparaît pas clairement comme un lieu touristique. Elle n'est que sous entendue à travers les destinations touristiques, les îles et le nautisme.

## UNE ACTION CONJUGUÉE POUR DÉVELOPPER LE TOURISME

Une nouvelle stratégie touristique accompagne la mutation du tourisme en Bretagne depuis 2018. Essentielle à son développement économique, elle s'appuie sur la coordination de l'ensemble des acteurs touristiques bretons pour faire de la Bretagne le laboratoire du tourisme de demain. Cette action conjugquée explorera de nouveaux champs, avec une vision partagée du tourisme reposant sur plusieurs « fondamentaux » : l'identité bretonne, le tourisme durable, un travail en réseau des acteurs du tourisme, le partenariat public-privé...



### Stratégie pour un nouveau modèle de tourisme

L'ensemble des acteurs publics et privés du secteur du tourisme s'est engagé dans la co-construction d'un modèle socio-économique de tourisme performant (au terme d'une large concertation menée par la Région en 2017)

- Ce modèle s'appuie sur quatre valeurs fondamentales : l'identité bretonne, le partenariat public privé, la chaîne de valeur de tourisme et le développement durable.
- Il repose sur une approche et un mode d'organisation nouveaux, autour de :
  - de thématiques stratégiques partagées (dans le cadre de politiques traditionnelles mieux coordonnées entre les différents acteurs)
  - des projets expérimentaux pour être plus réactifs et agiles face aux évolutions du contexte

### Un réseau vivant des acteurs du tourisme

Dans un contexte de compétences partagées entre différents échelons, les acteurs touristiques bretons renforcent désormais leur collaboration autour d'une stratégie partagée adoptée en 2018 par le Conseil régional pour faire évoluer le tourisme en Bretagne. Ainsi les Rencontres du tourisme de Bretagne réuniront chaque année l'ensemble des acteurs du tourisme en Bretagne sur des thèmes différents.

## Tourisme & patrimoine

### Action conjugquée pour développer le tourisme

Inventorier le patrimoine culturel

Valoriser le patrimoine culturel

Les voies navigables bretonnes

### Aides & dispositifs

Tous les dispositifs

Tous les profils

Sélectionner

⊕ Toutes les aides : tourisme & patrimoine

### DOSSIER

### DOSSIER

LES DESTINATIONS  
TOURISTIQUES  
de Bretagne

### DOSSIER

LA BRETAGNE,  
TOUTES VOILES  
DEHORS

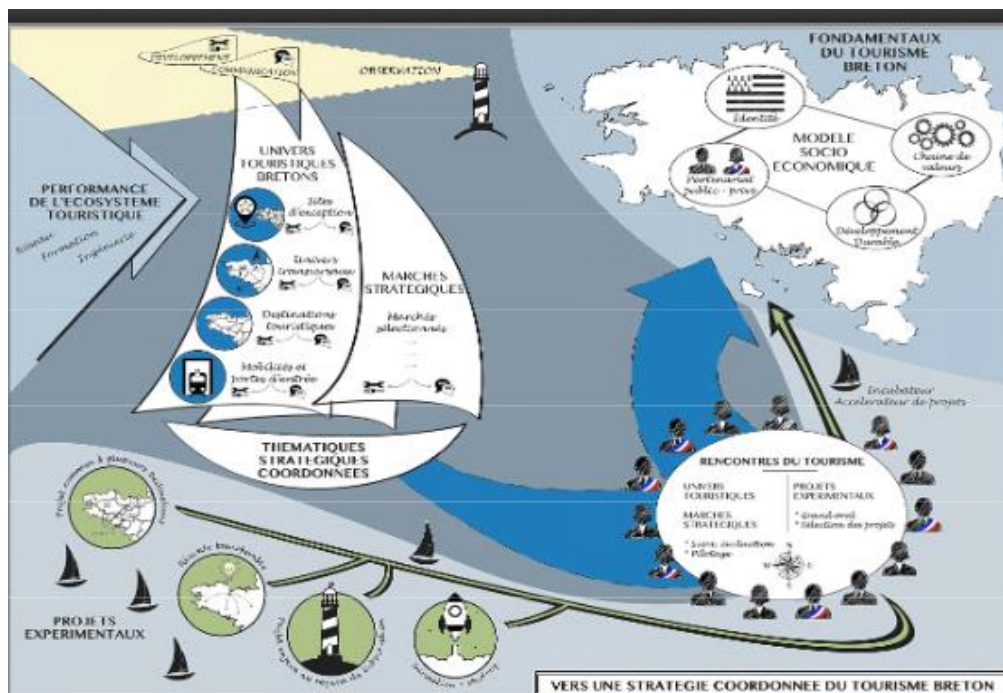


Figure 141: La nouvelle stratégie touristique de la région Bretagne.

Source : <https://www.bretagne.bzh/actions/tourisme-patrimoine/tourisme/>



En partant de l'exemple breton, je propose d'intégrer la ville portuaire en tant que lieu touristique et d'utiliser le patrimoine maritime bâti comme un levier de développement durable pour favoriser l'articulation entre les différents échelons depuis le Bloc communal (introduit par la loi NOTRe promulguée le 07 août 2015) jusqu'à la région Bretagne.

### **8.2.1. La mise en tourisme des villes portuaires et leur inscription dans la politique touristique à l'échelle du Bloc communal**

Articuler la ville durable et le tourisme durable à l'échelle du Bloc communal consiste à comprendre, d'une part, la réalité de la ville portuaire sous l'angle de la géohistoire en s'appuyant sur l'élément patrimonial, et d'autre part, à aborder la question du tourisme à travers les choix qu'il soulève : volonté d'accueillir, capacité et qualité de cet accueil.

J'ai eu l'occasion de réaliser un tel diagnostic en 2017 pour le compte de la Communauté de Communes du Pays des Abers (Finistère). Cette étude a été réalisée dans le cadre d'une expertise visant à rendre compte d'un avis d'expert sur la question de la valorisation touristique du territoire de la CCPA en prenant appui sur le patrimoine maritime bâti. Le contrat a été passé entre l'Université de Bretagne Occidentale (équipe de recherche de l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel) et la Communauté de Communes du Pays des Abers (CCPA). Le périmètre d'étude retenu correspond au territoire de la Communauté de Communes du Pays des Abers (cf. figure 142) soit les treize communes de Bourg Blanc, Kersaint-Plabennec, Plabennec, Le Drennec, Loc-Brevalaire, Plouvien, Coat Méal, Plouguin, Treglonnou, Lannilis, Plouguerneau, Landéda, Saint Pabu, ainsi regroupées. Il a fallu d'abord expliquer le parti pris de cette étude diagnostique car de nombreuses communes de la CCPA n'ont pas de façade maritime et peuvent se sentir exclues d'une telle démarche. Puis j'ai constitué un groupe de travail (composé d'érudits locaux, de membres d'associations du patrimoine, d'élus) pour réaliser un inventaire des héritages maritimes bâtis à l'échelle de la CCPA. Après avoir rassemblé les nombreuses archives et travaux d'inventaire déjà réalisés, nous avons appliqué la méthodologie de l'OPMC en confrontant l'ensemble des données récoltées à nos connaissances de terrain. Les secteurs d'intérêt patrimonial et le patrimoine maritime bâti en sont ressortis et des actions ont pu être inscrites sous l'angle de la valorisation touristique à l'échelle communautaire (voir encadrés gris pages suivantes).

Les professionnels du tourisme de la CCAP avaient déjà constaté que l'attractivité touristique du secteur est principalement portée sur le phare de l'île Vierge à Plouguerneau. Les cars touristiques viennent le plus souvent en excursion à la journée sur l'île pour le visiter et repartent ensuite en direction de Brest. Comment capter les flux touristiques qui passent à la journée et donner envie aux visiteurs de revenir pour un séjour?

Intégrer la valeur maritime au diagnostic touristique de la Communauté de Communes du Pays des Abers, a permis aux communes littorales de mieux comprendre les liens terre-mer qui les unissent par l'histoire aux communes littorales et de ce fait de se sentir impliquées dans la démarche. De plus, grâce à une meilleure connaissance des richesses de leur territoire, toutes les communes sont en capacités de cibler des éléments du patrimoine bâti pouvant alimenter une offre nouvelle du secteur, ce qui à terme distinguera ce territoire des autres.

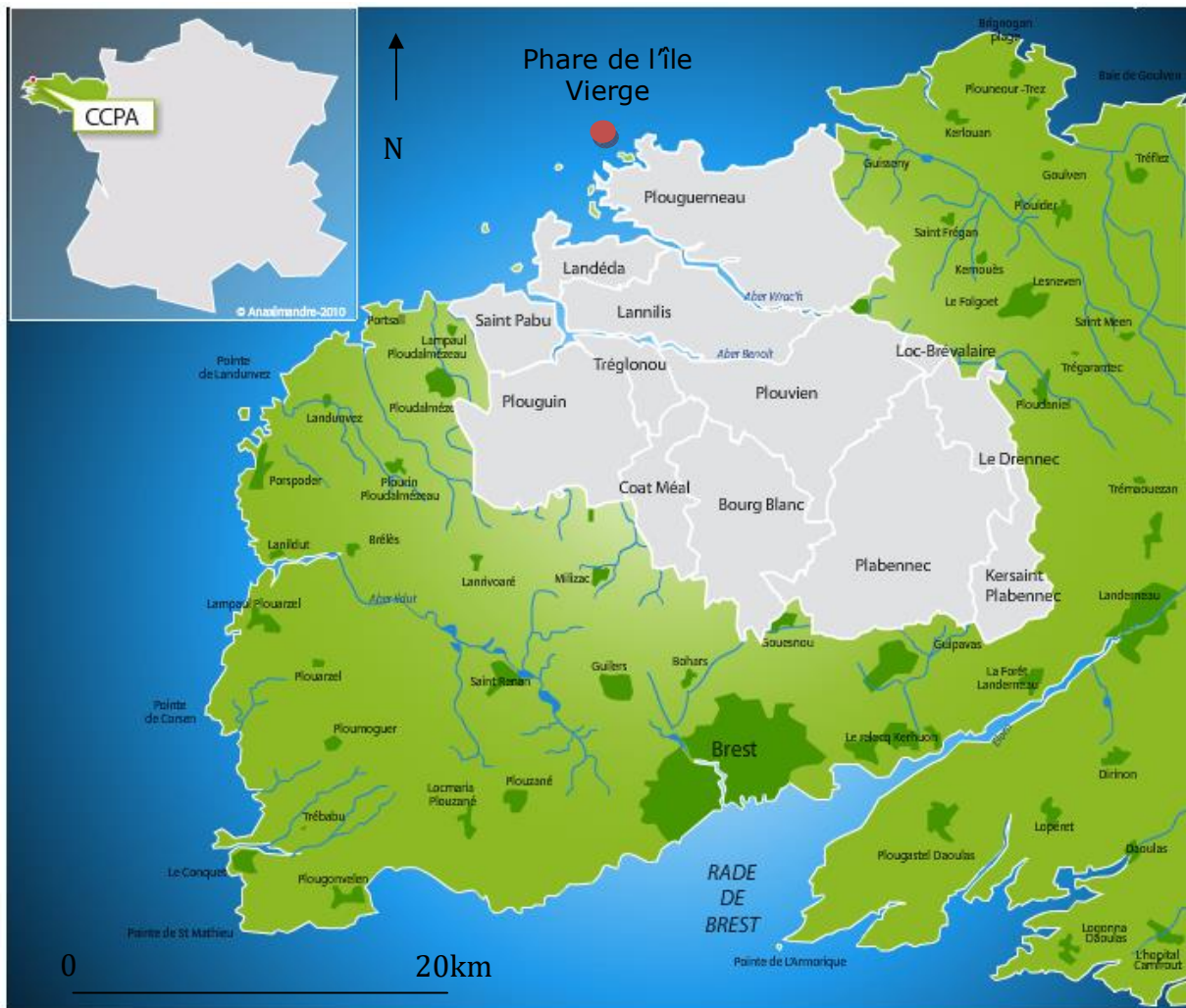


Figure 142: Carte de situation du territoire de la Communauté de Communes du Pays des Abers (Finistère) et localisation du phare de l'île vierge. Source : CCAP.



## EXPERTISE MODE D'EMPLOI

*Un parti pris: celui de comprendre le territoire  
d'un point de vue maritime*

Un parti pris : celui de comprendre le territoire du point de vue du maritime!

Pour mieux cerner le potentiel d'attractivité touristique de la CCPA, il faut partir de la frange littorale. Le « désir de mer » à travers l'idée d'un mode de vie fondé sur les loisirs et d'un bord de mer idéalisé, s'est généralisé en France. Nous ne pouvons nier ce critère important dans le choix d'une destination touristique pour de nombreux visiteurs.

« *C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie* ». Nous allons donc suivre Jules Michelet (1798-1874) dans son propos. Si l'on se place du point de vue du « maritime » le territoire de la CCPA se décompose alors en trois parties bien distinctes.

- la partie nommée « Arvor », avec des sites portuaires ouverts sur le large et la Manche (îles et îlots compris),
- la partie « navigable des Abers », depuis leur embouchure jusqu'au point de rupture de charge, à la limite des eaux de salure,
- et la partie de « l'arrière-pays maritime » comprenant les vallées de Moulins, les bourgs marchands avec leur pardon et leur place aux foires.

Au-delà de la simple ligne côtière, il conviendra d'appréhender cette impression maritime spécifique à la CCPA et qui peut être plus ou moins évidente selon que l'on soit face au large, en fond d'estuaire ou en haut d'un vallon.

Pourquoi utiliser le patrimoine maritime bâti comme dénominateur commun de la valorisation touristique d'un territoire élargi à treize communes (CCPA) dont la plupart ne disposent même pas de frange littorale ?

Au-delà de toute statistique, le littoral et les ports sont les principales « portes d'entrée » de l'attractivité touristique en Bretagne. Il convient de tirer profit de leurs atouts et de leurs richesses pour attirer les gens de passage et générer une économie touristique induite. Cette étude diagnostique, en s'appuyant sur bâti historique lié au maritime, cherche à mettre en évidence, par leur histoire et leur géographie, les liens, existant entre les communes pour ensuite dégager (voire réactiver) les solidarités de territoire à l'échelle de ce territoire de culture maritime.

Au niveau touristique, il existe une concurrence accrue entre les territoires bretons et au-delà. Qu'est ce qui va distinguer une destination littorale d'une autre ?

La clientèle touristique, de plus en plus exigeante, fait aujourd'hui le choix de destinations riches en patrimoine et en loisirs, accueillantes et authentiques. Reconnaître son environnement patrimonial, savoir le valoriser pour en dégager tout le potentiel touristique mais aussi socio-économique à l'échelle du territoire de la CCPA, sont des actions concrètes à mener pour répondre à ces critères de qualité.

## EXPERTISE MODE D'EMPLOI

### *Articuler ville durable et tourisme durable grâce à l'inventaire des héritages maritimes bâtis*

Vous disposez maintenant d'un inventaire des héritages maritimes bâtis à l'échelle de la Communauté de Communes du Pays des Abers. Un inventaire permet de classer un bâti existant encore aujourd'hui et dont la fonction première a été plus ou moins fortement liée au maritime. Non exhaustif, il constitue une base de travail nécessaire pour connaître le large éventail de bâtis dans leur fonction mais aussi leur diversité de formes, de tailles. Ces héritages bâtis représentent un formidable gisement d'éléments à patrimonialiser s'ils ne le sont pas encore. C'est donc une richesse de votre territoire.

Il y a deux façons de valoriser cet inventaire :

- en continuant d'alimenter ce travail par des textes, des photos, des cartes, des dessins ou tout autre élément oublié...

Pour cela, la collectivité doit s'appuyer sur les associations du patrimoine locales et sur les érudits locaux (qui ont reçu par transmission orale ou écrite des éléments à collecter).

- en diffusant les éléments de cet inventaire à différents niveaux d'informations souhaités :
  - 1- avec une mise en ligne simplifiée d'éléments sous la forme d'un site internet destiné aux curieux, aux gens de passages....
  - 2- avec une mise en ligne d'informations plus détaillées (détail architectural du bâti, propriété, règlement d'urbanisme et servitude liées..) sous la forme d'un Espace Numérique de Travail destiné aux élus et techniciens des mairies, de la Communauté de communes, du personnel des Offices de Tourisme voir éventuellement aux personnels du Pôle métropolitain du pays de Brest, de Brest Terres Océanes et autres partenaires territoriaux.

#### Constat :

De nombreuses associations relatives au patrimoine de la CCPA éditent un site internet. Ces sites sont importants pour présenter le travail des associations, renouveler les adhérents et faire appel au bénévole.

Cependant, ils portent sur tout ou partie des éléments patrimoniaux présents sur le territoire (patrimoine religieux, militaire, petit patrimoine) et traduisent à travers eux un pan de l'histoire des lieux.

Cela rend compliqué la compréhension de l'ensemble.

#### Conseil :

Rendre homogène toute cette ressource sous la forme d'un seul et même site en faisant référence au travail de toutes les associations du patrimoine.

Pour la présentation, plusieurs approches sont possibles :

- approche thématique : patrimoine maritime, patrimoine rural...
- approche spatiale en partant des lieux.

*Le patrimoine maritime bâti, un dénominateur commun  
à intégrer à la politique touristique communautaire*

## **1- Veiller à articuler le patrimoine et le tourisme dans les liens qui les unissent au territoire.**

Dans ce double bassin hydrographique du Pays des Abers, il existe une cohérence territoriale qui n'est pas superficielle, bien au contraire, puisqu'elle est issue d'une longue histoire. Pendant longtemps, c'est le fond rural qui a « nourri » le littoral en fournissant des hommes d'équipage et des produits à exporter par bateau et qui, par sa production, a stimulé la mise en place d'une économie goémonière basée sur la récolte et le transport des algues dans l'intérieur des terres.

Aujourd'hui, c'est au tour des communes littorales de dispenser les flux touristiques vers l'intérieur pour développer un tourisme intelligent participant à l'économie globale, en soulignant la qualité des différentes ambiances du territoire des Abers, allant du paysage maritime ouvert affronté aux éléments marins jusqu'au bâti ceinturé des manoirs ou, plus intime encore, celui des chapelles de l'intérieur.

Afin de s'engager durablement dans un projet touristique à l'échelle de la CCPA il faut, par le fil de l'eau, relier la terre et la mer, tout en insistant sur les différences qui existent entre les deux abers et sur leurs parties amont et aval. (chaque commune ayant développé au fil du temps sa propre identité).

C'est pourquoi, cette étude -commandée dans le cadre de la mise en place du schéma touristique- est différente dans sa démarche des autres études menées jusqu'ici. Ce n'est ni une étude d'urbanisme, ni une étude économique portant sur l'offre et la clientèle touristique, ni un simple inventaire du patrimoine mais plutôt un diagnostic établissant les richesses patrimoniales du territoire sous l'angle d'une valorisation touristique.

L'accueil est un facteur important de l'attractivité touristique. Un environnement patrimonial urbain ou à dominante naturelle qui rend les habitants fiers et heureux de leur lieu de vie, contribue de façon indirecte à cet accueil. S'appuyer sur le patrimoine bâti de son territoire pour lui donner du sens, créer de la richesse et porter haut des valeurs de solidarités de territoire est important.

Certaines communes le font déjà en ouvrant par le biais de structures dédiées (musées, écomusées, centres d'interprétation et d'éducation) et en encourageant les actions des nombreuses associations de protection et de valorisation du patrimoine. Cependant ces actions de valorisation du patrimoine sonnent de façon discordante à différents endroits du territoire sans véritable logique d'ensemble.

En partant des dynamiques existantes, une politique patrimoniale ambitieuse peut être portée à l'échelle de la CCPA pour obtenir des projets plus visibles à l'échelle du Pays de Brest et de la Région Bretagne (pour une concordance des aides à travers les appels à projet et à manifestation).

## 2- Quelques pistes de réflexion

### Projets possibles intégrant le patrimoine maritime bâti :

- LA DECOUVERTE : sentiers d'interprétation couplés à un sentier de randonnée pédestre ou à une promenade, visites guidées culturelles (association du patrimoine) /expérimentation du territoire (*Ostiz*), musées-centres d'interprétation, animation (fêtes, animations).

Il n'est pas nécessaire d'ajouter des panneaux ou des tables d'orientation comme support de la signalétique. Parfois, les murs de protection contre l'érosion côtière, une roche plus imposante que les autres, une petite remise de pêcheurs délaissée, une incrustation d'informations au sol dans un quai (exemple : rose des vents, schéma d'orientation) peut suffire à apporter discrètement une information dans un paysage sans le dénaturer. Privilégier de l'information numérique (exemple de l'inventaire) accessible à tout un chacun.

Pour les centres d'interprétation ou écomusées, essayer autant que possible de réhabiliter le bâti ancien pour les y installer et de préférence hérité d'une activité maritime (ou sur site) quand il concerne le maritime ( inversement pour le rural). Ne pas mettre trop d'informations en scène et s'appuyer sur l'environnement proche et le paysage culturel maritime environnant le bâtiment pour théâtraliser les informations à transmettre. Mettre en lien ces outils de transmission de l'information dans les sentiers d'interprétation autant que possible. Les insérer dans l'espace urbain environnant. Utiliser les friches artisanales à proximité (hangar désaffectés) de façon polyvalente comme espaces d'accueil et de stationnement des véhicules en saison touristique, et comme lieu d'animation du quartier hors saison.

- **L'HEBERGEMENT** : hôtels, camping, chambres d'hôte, RBNB (*Ostiz*).

Informers les professionnels ou les particuliers (hôtes) de l'histoire locale et les sensibiliser au patrimoine maritime environnant. Ils deviendront ainsi des ambassadeurs du territoire. S'appuyer sur les bourgs d'arrière-côte et les bourgs ruraux de la CCPA pour développer de l'hébergement (hôtels- RBNB) pour palier l'évasion touristique au profit de Brest Métropole. L'île Vierge ne doit pas faire que l'objet de visite à la journée au départ de Brest.

Il est nécessaire de diversifier l'offre d'hébergement localement (c'est-à-dire à l'échelle de la CCPA) en misant sur la qualité de certains établissements de bord de mer déjà existant mais en aidant également à de nouvelles créations en retrait du littoral (manoirs, corps de ferme, moulins).

- **LA RESTAURATION** : dégustation de produits locaux (marchés, points de vente directe), restaurants et traiteurs (spécialités culinaires), boulangerie/pâtisserie.

Par le passé, aucune station balnéaire n'a vu le jour sur le territoire des Abers. Cela n'a pas empêché le territoire d'acquiescer une certaine renommée grâce aux passages de nombreux voyageurs, parfois célèbres, attirés par les paysages marins exceptionnels aux embouchures de ces fleuves côtiers mais aussi par la dégustation de produits locaux issus de la mer.

Communiquer sur ce « terreau culinaire » en prenant appui sur l'histoire des produits locaux issus de la terre et de la mer (produits maraîchers, céréales, huîtres, moules, ormeaux et crustacés) et sur les savoir-faire sans cesse renouveler qui continuent de se développer (conchyliculture, culture d'ormeaux, moules sur filières...). Faire déguster sur site. Diversifié l'offre de restauration mais dans un souci de fraîcheur et de qualité.

- LES LOISIRS : plages, nautisme, pêche.

Opérer un tri sur site parmi les héritages maritimes bâtis pour d'une part :

- patrimonialiser les éléments qui présentent un intérêt mémoriel, historique, architectural et sensibiliser les usagers des sports nautiques à leur protection (exemples four à goémon, anciennes cales en moellons...)
- nettoyer les débris des anciennes activités (anciennes tables d'ostréiculture enfouies dans la vase, épaves de bateaux, débris de la défense du mur de l'Atlantique) pour sécuriser les plans d'eau.

Organiser (à l'exemple de la station SNSM de Penmarc'h et des clubs de surf locaux de la Torche) une collaboration entre les membres des clubs de glisse (surfing des abers, rêve O kite...) et de voile et ceux de la station SNSM de l'Aber Wrac'h, pour :

- sensibiliser les pratiquants aux dangers de cette côte et transmettre les bonnes pratiques.
- susciter des vocations lors d'opérations ciblées (organisation d'événements) et renouveler les membres d'équipage de la SNSM.

### 3- la synthèse des actions

PROTEGER-TRANSMETTRE :

- par le règlement (règlement spécifique au patrimoine maritime recensé dans PLUi)
- par l'éveil des consciences et le partage des connaissances

VALORISER:

- projets de restauration et de réhabilitation du patrimoine maritime bâti
- projets d'aménagement d'ensemble des secteurs d'intérêt patrimonial (traitement des espaces publics, mobilier urbains, accès piétons et automobile).
- circuits de randonnée pédestre ou nautique informant de l'histoire des lieux et du patrimoine en place
- panneaux et supports d'informations relatifs au patrimoine

PROMOUVOIR, COMMUNIQUER:

Sous l'angle de la valorisation touristique :

- la destination Aber c'est quoi?
- Expérimenter le territoire (qui sont les ambassadeurs? quels *Ostiz* ?)
- Mieux appréhender, diversifier et répartir la capacité d'accueil sur l'ensemble du territoire de la CCPA (nombre de logements, diversité de l'offre, infrastructures, services....)

Qui peut être étendue à l'économie (marketing territorial) :

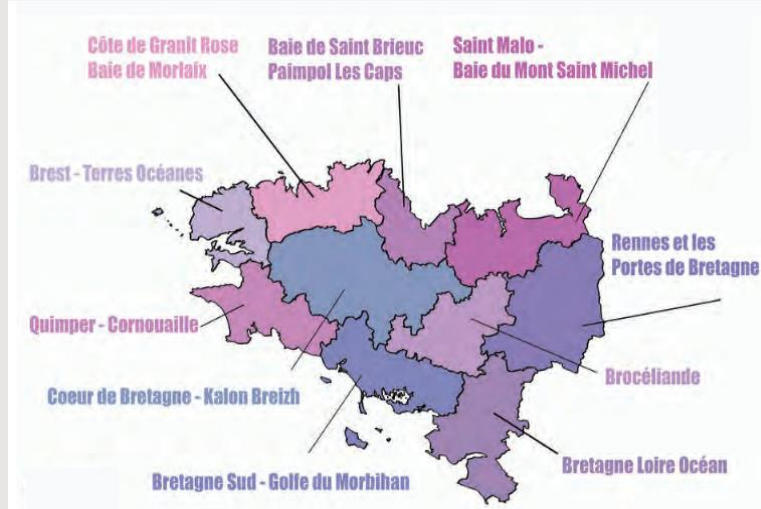
- Valorisation de l'histoire maritime et des savoir-faire locaux à travers le patrimoine maritime bâti
- Création de pépinières maritimes
- En affirmant les spécificités de son identité maritime (surveillance des côtes et sauvetage en mer, les cultures des algues, la conchyliculture, le potentiel énergétique de l'eau par le biais des moulins).

### **8.2.2. Conforter le rôle des villes portuaires en tant que pôle touristique et patrimonial breton.**

Prises sous l'angle de la géohistoire, les villes portuaires ont contribué et contribuent encore à l'organisation du territoire breton et constituent autant de points d'appui intéressants aux trois entités représentées par les pays historiques et traditionnels, les pays d'aménagement et les pays touristiques aujourd'hui devenus Destination Touristique de Bretagne.

- Les pays de Bretagne sont des subdivisions historiques de la Bretagne (cf. figure 143). Ces entités portent une structure complexe qui se lit sur deux niveaux : les pays historiques et les pays traditionnels. Les pays historiques (*Bro*, au pluriel *Broioù* en breton) sont assimilés aux anciens évêchés. Ces provinces constitutives de la Bretagne, ont été tour à tour des circonscriptions religieuses, civiles et militaires. Les pays traditionnels (*Paou*, pluriel *peier* ou *broig* pluriel *broioùigoù* en breton) en tant que subdivisions des pays historiques, n'ont pas de limites fixes. Ils ont eu, au cours de l'histoire, diverses vocations (certains d'entre eux ont eu un rôle administratif) mais tous sont considérés comme des territoires identitaires (cf. carte Breizh Broiou ci-contre).
- Les pays d'aménagement du territoire, ou pays « Loi Voynet », issus de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) du 25 juin 1999 (cf. figure 144). Les intercommunalités, calquées sur le périmètre d'un bassin de vie, constituent une entité pertinente pour les projets à caractère économique, les services collectifs et l'urbanisme et donc pour le tourisme.
- Les pays touristiques ont laissé place aux destinations touristiques (cf. figure 145). Dans la structuration territoriale, les Destinations Touristiques de Bretagne sont aujourd'hui reconnues comme les territoires locaux de projets qui, dans une approche partenariale (public-privé), soutiennent des stratégies intégrées de développement et de diversification touristique. L'identité locale y est utilisée comme vecteur de différenciation et d'innovation au service d'une offre durable (cf. carte destination touristique ci-contre).





Figures 143, 144, 145: Cartes représentant les pays historiques et traditionnels, les pays d'aménagement et les Destinations Touristiques de Bretagne. Source : Région Bretagne.



Face à un tel découpage administratif, comment faire coïncider les objectifs de la ville durable avec ceux du tourisme durable dans ce contexte ? Du point de vue du développement durable, le patrimoine est une ressource de territoire au même titre que les éléments culturels ou naturels, mais il faut faire attention car le patrimoine n'existe pas en tant que tel. Aujourd'hui réside encore une grande confusion entre héritage et patrimoine puis entre patrimoine et éléments culturels/naturels, dans les études spécifiques à l'aménagement et au tourisme (cf. figure 146). Cet état de fait pose un problème de durabilité quant à la valorisation du patrimoine sur le long terme.

Les héritages doivent faire l'objet d'une patrimonialisation pour être reconnus et distingués en tant que patrimoine à l'échelon local. C'est ce que prône la démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » pour le patrimoine maritime bâti (cf. chapitre 7). Au-delà d'un urbanisme durable, le patrimoine est un levier intéressant pour diversifier des activités culturelles afin qu'elles s'accordent à une plus grande mixité sociale. Et c'est précisément cet aspect du patrimoine qui intéresse le tourisme. La région Bretagne l'a bien compris et c'est pourquoi elle encourage aujourd'hui, sous l'appellation « patrimoines de Bretagne<sup>®</sup> », la création de « pôles touristiques et patrimoniaux » tels qu'ils sont définis et reconnus sur son territoire.

Ainsi, 89 cités labélisées « Petite Cité de Caractère », « Ville d'Art et d'Histoire », et « Commune du Patrimoine Rural de Bretagne » sont accompagnées dans leur démarche de protection, de conservation, de valorisation et d'animation patrimoniale et font l'objet d'une promotion spécifique par l'agence de développement touristique, « Bretagne tourisme ». Les communes labélisées « Ports d'intérêt Patrimonial » pourraient compléter le dispositif en venant placer leur démarche sous l'égide de la Région Bretagne. Cela donnerait du sens aux Destinations Régionales de Bretagne en soulignant les complémentarités géohistoriques qui peuvent exister entre d'anciennes villes de foire, de petites communes rurales, des villes fortifiées datant du Renouveau breton et des villes portuaires de taille petite et moyenne. Certaines villes pourraient être doublement valorisées en combinant un double label : celui de « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » avec celui de « ville d'art et d'histoire<sup>®</sup> », de « Commune du Patrimoine Rural de Bretagne<sup>®</sup> » (comme c'est le cas actuellement de Lanildut) ou bien encore de « Petite Cité de Caractère<sup>®</sup> » (comme c'est le cas actuellement du Faou). (Cf. figure 147).

**PATRIMOINE CULTUREL, + DE 3000 MONUMENTS HISTORIQUES**

<b>6</b> Festivals bretons parmi les + gros festivals nationaux	<b>4000</b> Châteaux & manoirs	<b>1077</b> ensembles mégalithiques	<b>80</b> phares (1/3 de l'offre nationale)
<b>36</b> Musées de France	<b>3000</b> églises & chapelles	<b>170</b> Cies de Théâtre (40 cies de danse)	<b>1</b> site UNESCO

**PATRIMOINE NATUREL, 2730 KM DE CÔTES**

<b>30000 km</b> de rivières & cours d'eau	<b>41</b> sites terrestres et 18 marins natura 2000	<b>11</b> îles habitées et près de 1000 îles recensées	<b>4500 km</b> de GR pour 1200km de sentiers balisés
<b>13</b> réserves naturelles ( 2 PNR )	<b>669</b> sites classés inscrits au titre de la nature et des paysages	<b>près de 4000</b> espèces animales et + de 1800 végétales identifiées	<b>675 km</b> de voies navigables

Figure 146: Extrait de la nouvelle stratégie touristique de la Région Bretagne datant du 15 février 2018.

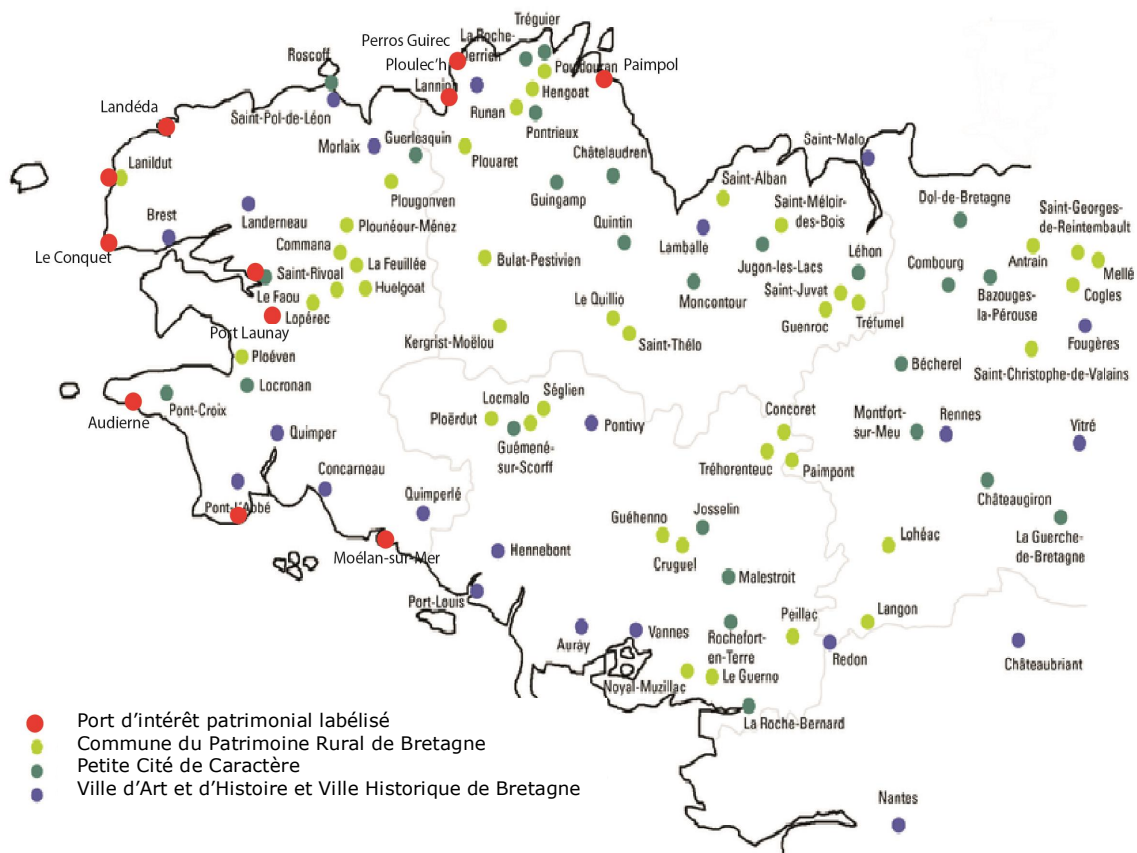


Figure 147 : Les labels et certifications du "Patrimoine de Bretagne" avec les ports d'intérêt patrimonial ajoutés. D'après la carte extraite du site <http://patrimoines-de-bretagne.fr/patrimoines-de-bretagne/>

La démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » a été présentée à quelques élus costarmoricains et aux responsables de l'Office de tourisme communautaire au cours d'une réunion en janvier 2020. A cette occasion, j'ai pu sensibiliser les élus des territoires concernés à une mise en tourisme raisonnée des villes portuaires.

*Le lecteur peut retrouver en ANNEXE 8, un extrait de la présentation faite en janvier 2020 à Tréguier.*

A l'heure actuelle, il est essentiel de redéfinir les mobilités touristiques en intégrant quelques villes portuaires d'intérêt patrimonial parmi les stations déjà identifiées et les itinérances conseillées pour aider à la transmission d'une partie de leur richesse. En devenant des lieux où l'on stationne, ou où l'on s'arrête pour faire étape, les villes portuaires d'intérêt patrimonial peuvent participer à l'organisation du territoire. Identifiées à l'échelle régionale, elles procurent un point d'appui à l'offre d'hébergement et de service, tout en soulignant la diversité culturelle des territoires bretons au cours d'itinérances. Le patrimoine peut être un formidable levier de développement pour accompagner les démarches d'urbanisme durable mais également de valorisation pour un tourisme durable.

Cependant, les villes portuaires en Bretagne (principalement de taille petite et moyenne) sont rarement identifiées en tant que lieu touristique dans les schémas d'aménagement ou les schémas touristiques. Cela s'explique dans le fait que la ville portuaire de taille petite et moyenne est un objet complexe. Dans le tourisme on lui préfère les notions floues mais englobantes de nautisme ou de littoral tandis que certains persistent à croire au mythe de la station balnéaire comme unique modèle pour la mise en tourisme littorale. Pour cela, il est important dans un premier temps d'élargir la notion d'unité touristique littorale en partant du chapelet des ports et en englobant l'avant-pays maritime et l'arrière-pays maritime. Cela crée des solidarités de territoires à partir de la frange littorale et évite de concentrer toute la dynamique touristique sur le littoral. Créés par et pour des urbains, et pourvus de tout le confort, les lieux touristiques ont été dépeuplés des lieux d'urbanité. En repartant de ce qui fait l'urbanité des villes portuaires, il est alors possible de valoriser ces lieux sous l'angle touristique. Parce que les mobilités touristiques entrent en interaction avec les dynamiques urbaines contemporaines (pour le meilleur et pour le pire), il est préférable d'anticiper l'accueil et surtout d'encadrer les flux pour en minimiser l'impact.

# Conclusion générale

Cette recherche a été menée en grande partie sur le terrain en vue d'appliquer et de tester la méthodologie théorisée et développée en amont. Celle-ci a montré des résultats concrets dans le cadre du réseau « Port d'intérêt patrimonial<sup>®</sup> », visibles aujourd'hui en Bretagne.

Protéger et valoriser le patrimoine maritime bâti, c'est l'objectif que se sont fixés les communes littorales bretonnes engagées dans ce réseau, et cela dans une optique d'aménagement et de développement durable des espaces littoraux et maritimes. Ces dernières disposent de sites portuaires ayant généré une urbanisation que nous qualifions de villes portuaires de taille petite et moyenne. Pour accorder leurs actions dans une même dynamique, les 36 communes du réseau ont co-construit puis signé un contrat d'engagement avec des objectifs communs : la « Charte d'aménagement durable des ports d'intérêt patrimonial ».

Une des premières mesures adoptée par ces communes a été d'approuver le permis de démolir sur l'ensemble de leur territoire pour se donner les moyens d'agir au cas où un particulier envisagerait la destruction d'un bâti relevant du patrimoine bâti. Puis pour protéger plus spécifiquement leur patrimoine maritime bâti, certaines communes comme celles de Plobannalec-Lesconil et de Lanildut (Finistère) ont transposé l'intégralité de l'expertise portant sur le patrimoine maritime bâti dans leur document d'urbanisme, donnant lieu au passage à des échanges très constructifs entre le service urbanisme de la mairie concernée, le bureau d'étude retenu et l'unité de recherche scientifique au cours de l'élaboration. D'autres communes comme celles du Conquet ou encore du Faou (Finistère), ont fait concorder l'expertise du patrimoine maritime bâti avec l'Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine<sup>145</sup> devenus Sites patrimoniaux Remarquables pour souligner l'exception d'un bâti architectural né de l'activité du port.

---

145 En droit de l'urbanisme français, une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP ou AMVAP) est une servitude d'utilité publique ayant pour objet de « promouvoir la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces ». Les AVAP ont été instituées par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 en remplacement des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). Les AVAP ont laissé la place aux Sites patrimoniaux Remarquables depuis la loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine.

En Bretagne, ces zonages correspondent pour la plupart à des bâtis homogènes, édifiés en milieu urbain au cours du « Renouveau Breton » aux XVI et XVIIème siècles sous l'influence du commerce maritime alors florissant. Cependant les études patrimoniales à l'origine de ces classements ne sont pas abordées sous l'angle du maritime. Cela induit le risque de passer à côté de certains bâtis qui peuvent présenter un intérêt maritime majeur (une cale, un quai isolé, une remise de pêche) mais qui ne seraient pas pris en compte à cause de leur allure modeste ou de leur éloignement urbain. Conscients de l'importance de revendiquer leurs identités maritimes, les maires n'ont pas hésité pas à jouer les entremetteurs auprès de la population et des professionnels pour les sensibiliser au patrimoine et envisager collectivement la mise en œuvre de projets de protection et de valorisation à l'échelle de la commune, voire au-delà. Le patrimoine maritime bâti présente un double avantage : celui d'avoir une matérialité bien présente dans l'espace urbain et une partie idéale sur laquelle on peut greffer la mémoire des lieux et l'histoire maritime. Les municipalités engagées n'hésitent plus à investir dans des bâtis en friche, même d'époque récente, comme cela a pu être le cas pour l'ancien bâtiment des Affaires Maritimes d'Audierne parce qu'ils représentent un intérêt patrimonial maritime fort. Cet imposant bâtiment situé près du pont en plein centre-ville, pourraient accueillir prochainement le musée maritime d'Audierne et des bureaux.



Figure 148: L'ancien bâtiment des Affaires Maritimes d'Audierne.  
Crédit Photo mairie 2014.



A Landéda, l'ancienne école d'apprentissage maritime (EAM) est un bâtiment de même facture qui a été réhabilité et transformé en résidence comblant ainsi des besoins en habitat.



Figure 149: Photos de l'ancienne Ecole d'Apprentissage Maritime de Landéda transformé en résidence. Crédit photo: André Saunier 2012 et Laure Ozenfant 2014.

Au-delà de la question du renouvellement urbain, l'enjeu des villes portuaires de taille petite et moyenne se pose aussi en termes de revitalisation sur des bases locales et culturelles maritimes. Décider de maintenir de tels bâtiments dans l'espace urbanisé en leur donnant un nouvel usage permet de maintenir « vivant » un paysage culturel hérité des activités passées en lien avec la mer. Dans une forme de continuité de cycle terre-mer, ces repères identitaires dans la ville, s'ils font l'objet d'une valorisation spécifique, peuvent être source d'éducation, de transmission de savoir-faire et de création de nouvelles activités sur des bases maritimes.

Plusieurs projets urbains ont émergé de cette dynamique patrimoniale que l'on peut qualifier d'innovante et d'exemplaire. L'innovation est à placer plutôt du point de vue organisationnel en cherchant à faire travailler ensemble des gens du lieu et des gens de passage, des anciens et des jeunes générations, dans une optique de valorisation de l'espace urbain, d'éducation à la mer et de transmission des savoirs maritimes. Elle crée du lien social qui aboutit par l'intermédiaire d'actions de protection et de valorisation du patrimoine maritime bâti à des réalisations concrètes. Les projets, placés sous l'égide du label « Port d'intérêt patrimonial<sup>®</sup> » présentent une forme d'exemplarité dans le domaine du développement urbain durable. Les principes de développement durable ont été jusqu'ici beaucoup théorisés mais peu appliqués à la ville portuaire de taille petite et moyenne. Nous pensons que les projets menés dans le cadre de cette recherche ouvrent la voie à de nouveaux champs d'application en utilisant la réversibilité d'éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime et en soulignant leur potentiel dans le cadre d'une revitalisation d'espaces urbains portuaires, d'un redéploiement de l'économie locale maritime et de la mise en place d'un tourisme durable.

**Quand le bâti d'intérêt patrimonial maritime est placé au cœur de projets d'aménagement et de développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne.**

Les réflexions engagées dans le cadre de la démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » ont fait émerger divers projets de territoire en appui de la méthodologie développée et sur la base d'expertises produites ou d'inventaires du patrimoine maritime déjà réalisés. Ces projets placent les secteurs d'intérêt patrimonial maritime au cœur d'une multitude d'actions soulevant au passage la grande réversibilité des héritages maritimes bâtis et leur capacité à intégrer ce que nous appelons communément « le champ des possibles ».



Ainsi, au cours de notre recherche et des réflexions qu'elle a pu engendrer, nous avons eu l'occasion de voir des bâtis maritimes désaffectés être intégrés aux projets de territoire :

une maison-feu de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, un bâtiment de douanes du XIX<sup>ème</sup>, un hôtel des années 1930, un ancien abri du canot de sauvetage et sa rampe datant du XX<sup>ème</sup> siècle, une ancienne coopérative maritime, un atelier et un hangar de chantiers navals du XX<sup>ème</sup>, un hangar de remise de pêche du XX<sup>ème</sup>, des châteaux de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, des cabanes de gabariers des années 1940-50, un ancien bistrot avec son *boulten* du XX<sup>ème</sup> siècle, d'anciennes maisons de maîtres de barques du XVII<sup>ème</sup> siècle, une usine d'ode, des abris du Marin du XIX<sup>ème</sup> siècle, des maisons de pêcheurs de la fin du XIX<sup>ème</sup>, des chapelles du XVI<sup>ème</sup> siècle, des lavoirs, des fontaines, des moulins, des fours à goémon, etc. Ces bâtis maritimes ont fait l'objet de diverses reconversions : habitations, centre d'interprétation et musée, lieu d'activité pour de la réparation navale, pépinière maritime, maison de quartier et son *boulten*, lieu d'accueil associatif, gîte et lieu d'apprentissage pour la cuisine aux algues, etc.

Toutes ces actions ont été guidées par quelques grands principes directeurs, qui sont les suivants :

- conserver le maximum d'héritages et effectuer les restaurations au plus près de l'aspect architectural d'origine, dans les limites des faisabilités budgétaires et techniques ;
- prendre en compte l'environnement paysager (bâti et naturel) de chaque espace considéré au-delà des stricts « périmètres à enjeu de préservation et de mise en valeur patrimoniale » ;
- veiller à ce que les constructions nouvelles s'accordent au mieux avec le bâti ancien ;
- dépasser la vision sectorielle de l'aménagement pour aller vers une conception globale des actions à réaliser dans le cadre d'un territoire maritime ;
- s'appuyer sur les dynamiques sociales et culturelles existantes.

Nous avons constaté que les gens protégeaient ce qu'ils connaissaient bien et ce qu'ils avaient appris à aimer. C'est pourquoi toutes les démarches ont cherché d'abord à faire **connaître et reconnaître collectivement le patrimoine maritime identifié** en engageant une démarche participative et en mettant en place une ingénierie spécifique au suivi de ce type de projet.

L'apprentissage par la découverte des richesses et des spécificités du patrimoine maritime littoral s'est fondé sur un vocabulaire commun et un récit fondé (typologie du bâti hérité, activités traditionnelles littorales et maritimes locales). Puis les secteurs présentant un intérêt patrimonial ont été définis par le groupe de recherche universitaire au moyen de la méthodologie développée au cours de cette recherche doctorale. Les habitants, des plus jeunes aux plus anciens (commerçants, professionnels de la pêche, du tourisme et plus largement les « ambassadeurs » du tourisme local) ainsi que les gens de passage, ont été invités à des réunions thématiques, participatives et interactives afin d'acquérir une culture commune du patrimoine maritime et d'exprimer collectivement l'intérêt patrimonial maritime. Pour exemples, des thèmes comme : « qu'entend-on par ville portuaire ? », « les espaces constitutifs d'un port », « nommer le bâti maritime » ont pu être abordés. Des ateliers d'échange et de collecte de mémoire ont été mis en place, à l'échelle de la commune dans les quartiers ou par le biais de la constitution d'un groupe d'érudits locaux afin de rechercher des objets photographiques, textes, chansons, recettes culinaires, savoir-faire en lien avec le maritime, pour enrichir le récit et apporter de la matière aux professionnels en charge de la restauration et de la valorisation.

**Pour entrer un peu plus dans la phase de réalisation du projet**, des études de faisabilités ont été confiées aux professionnels de l'urbanisme (paysagistes, architectes, urbanistes, í ) mais un dialogue constant a été maintenu entre la population et les professionnels concernés pour modifier à la marge quelques actions voire réorienter si besoin le projet. Une campagne de collecte de fonds a pu être mise en place pour participer au financement de la restauration (appels de dons et mécénat). Quand cela a été possible, des chantiers participatifs ont été organisés dans le cadre associatif ou scolaire pour aider à la restauration et à l'entretien de ce patrimoine bâti.

Au-delà du patrimoine et des espaces publics ciblés par le projet, les particuliers sont également encouragés à entretenir leurs biens dans les secteurs d'intérêt patrimonial visés selon les règlements en vigueur. Nous pensons réellement que le patrimoine maritime joue un rôle prépondérant dans la revitalisation des villes portuaires de taille petite et moyenne. Plus qu'un décor, ces éléments de culture maritime accompagnent les mutations en offrant aux sociétés littorales un ancrage identitaire dans l'espace, solide et attractif, pour passer les crises.

La dynamique collective engendrée par la démarche à travers la reconnaissance du patrimoine et la mise en œuvre de sa protection, compte autant finalement que le résultat de sa valorisation.

Impliquer les gens à tous les niveaux de réalisation permet de créer une culture maritime partagée et de responsabiliser chacun vis-à-vis de cet environnement patrimonial commun. En laissant une large part aux acteurs locaux (commerçants, artisans, auto entrepreneurs locaux, professionnels de la pêche), ces derniers auront plus l'opportunité de conforter leurs entreprises et de proposer de nouveaux services dans un nouveau cycle terre-mer.

### **Faire exister « concrètement » les villes portuaires de taille petite et moyenne dans le cadre de la planification et de la prospective des territoires littoraux en France.**

Compte tenu des enjeux importants qui existent sur le littoral et qui se portent plus particulièrement sur les villes portuaires de taille petite et moyenne (enjeux environnementaux, enjeux fonciers, enjeux financiers, enjeux culturels dus à une méconnaissance de ce qui relève du maritime) et en l'absence de modèles d'aménagement, il est nécessaire d'adopter ce que nous appellerons « une solution éclairée ». Conscients que l'on ne peut pas tout conserver, ni tout détruire, il est important de prendre le temps d'échanger sur le rôle et place à donner au patrimoine maritime bâti dans la ville. Cette étape est essentielle pour inscrire dans la durée ces éléments de culture maritime en impliquant les acteurs responsables de l'économie maritime et les architectes/urbanistes/paysagistes. Le patrimoine maritime relève à la fois d'un bâti, d'un emplacement et d'une organisation à considérer dans son originalité et à accorder au besoin de notre époque pour lutter contre la banalisation des lieux de vie. Il est possible d'encourager l'imagination et la création nouvelle en faisant du bâti historique des ports bretons une ressource nouvelle à intégrer dans la Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral.

Face à la pression urbaine et touristique actuelle, souvent mal maîtrisée, des maires de communes littorales de Bretagne ont décidé de joindre leur forces et d'échanger de façon concrète sur leurs difficultés, leurs expériences et leurs projets d'avenir en matière d'identification, de protection et de valorisation de leurs patrimoines maritimes et portuaires.

La démarche « Port d'Intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » est née de cette envie d'innover, d'aller plus loin, au-devant des bonnes façons de faire dans les domaines de l'architecture, de l'aménagement, du développement économique, touristique et culturel local.

Plus qu'un travail d'inventaire du patrimoine maritime bâti des cités portuaires, la dynamique « Port d'Intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » engage les élus de communes littorales et leurs partenaires territoriaux, à initier des projets d'aménagement et d'urbanisme portuaires raisonnés, intégrant le plus largement possible leurs héritages maritimes bâtis, pour envisager leur avenir. Appuyée sur les savoir-faire d'un laboratoire universitaire (Observatoire du Patrimoine Maritime- Université de Bretagne Occidentale) et en lien avec de nombreux partenaires (Agences d'urbanisme, services de l'État, Parcs Naturels, Etablissement public foncier...), l'association «Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup>» s'attache à mettre le bâti historique au cœur des réflexions d'aménagement du littoral et des projets de territoire à différentes échelles.

Pour inscrire cette collaboration dans la durée, une charte a été co-construite posant ainsi les bases de cette action commune : « la charte pour l'aménagement durable des sites portuaires d'intérêt patrimonial et de leurs héritages maritimes associés », qui s'accompagne d'un guide de recommandations. Cette charte, votée en conseil municipal, engage la commune à respecter des principes -comme par exemple éviter la démolition pure et simple d'héritages maritimes bâtis sans réflexion- et permet l'adhésion à l'association « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » pour une durée minimale de trois ans. En 2013, un label de projet, voulu d'emblée de portée nationale et reconnu par le MEDDE (sous la tutelle du ministre Frédéric Cuvillier) et par l'Association Nationale des Elus du Littoral, a été mis en place comme moyen d'application de la charte. Au-delà de la récompense, le jury encourage par cette distinction les élus et les habitants du lieu dans leur démarche de revitalisation de territoire.

Partie de Bretagne, la dynamique « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » semble intéresser bon nombre de communes littorales françaises qui souhaitent accompagner au mieux les mutations de leurs économies maritimes et portuaires et qui veulent continuer à produire des espaces de vie diversifiés et riches sur la base de leur identité maritime.

Pour cela il faudrait faire entrer le patrimoine maritime bâti dans les préoccupations des politiques publiques actuelles pour que le processus itératif de patrimonialisation puisse être systématiquement intégré à la planification des espaces littoraux français et que les acteurs locaux puissent avoir également une représentativité directe. Mais alors comment y parvenir ? En déployant la démarche sur deux niveaux.

La dynamique « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » peut actuellement déployer ses forces sur deux niveaux:

- Au niveau local, en appui du groupe de recherche scientifique (O.P.M.C-UBO), des maires engagés au sein de l'association Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup>, des associations locales existantes, des acteurs du littoral qui ont commencé à travailler avec le réseau PiP<sup>®</sup> (EPF, Agences de tourisme, Agences d'urbanisme, les Pays Voynet, les services de l'Etat, les Parcs Naturels et Marins<sup>í</sup> ). A ce niveau, il faut encourager la réalisation de projets exemplaires au moyen du label « Port d'intérêt patrimonial<sup>®</sup> » dans l'objectif de mettre en avant les bonnes pratiques et les méthodes grâce à un effet qualifié de *bottom up*.
- Au niveau national, en appui de l'Association Nationale des Elus du Littoral, le ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, le nouveau Ministère de la Mer et le Ministère de la Culture, les membres du jury. A cette échelle, la reconnaissance institutionnelle généralisera les processus et diffusera par un effet qualifié de *top down* les bonnes pratiques sur les espaces littoraux.

Cependant, notre démarche s'appuie sur des actions très concrètes qui peuvent être intégrée directement dans les outils de planification et les réflexions prospectives. C'est par leur biais que la voix des élus, des habitants et des professionnels engagés dans la démarche « Port d'intérêt patrimonial<sup>®</sup> » pourra être prise en compte au niveau des instances de gouvernance qui pilotent la politique intégrée de la mer et du littoral (GIML) ainsi que les politiques d'aménagement et de développement durable (SRRADDET).

Pour pallier toutes formes de crises et préparer l'avenir, il est important de coordonner l'ensemble des actions entre l'échelon local et à l'échelon national afin de ne pas subir les tendances qui se porteraient de façon irraisonnée sur les espaces littoraux et maritimes. Il existe de nombreuses instances qui représentent les intérêts des élus locaux comme l'Association des Maires de France, celle des Maires ruraux de France, celle des villes moyennes mais dans lesquelles les problématiques littorales ne sont pas abordées de façon particulière.

En la matière, les élus du Littoral peuvent se tourner vers l'Association Nationale des Elus du Littoral pour discuter de façon très large des problématiques maritimes et littorales. Mais comme son nom l'indique, cette association est nationale et n'a pas vocation à représenter les intérêts locaux d'une région en particulier. Il existe à cet échelon des initiatives pionnières intéressantes, à l'exemple du Parlement de la mer<sup>146</sup> créée par la Région Languedoc-Roussillon en 2013. Cette assemblée a une représentativité qui n'est pas fondée seulement sur le statut de l'élu mais aussi sur celui de l'usager du littoral. Le périmètre d'action de l'assemblée est défini selon 4 commissions : filières émergentes, innovation et économie de la mer ; Culture, patrimoine maritime, sécurité ; Attractivité du littoral, des ports de plaisance et ports de commerce, tourisme bleu ; Relations internationales, coopération. C'est par le biais de ce type d'assemblée que les « communautés maritimes » et les « sociétés littorales » impliquées et responsabilisées, pourront faire écho de l'exemplarité de leurs démarches à l'instar de « port d'intérêt patrimonial<sup>®</sup> » et intégrer les instances de gouvernance des politiques de développement durable en France.

## **Perspective de recherche**

Par le biais de la méthode d'analyse spécifique aux villes portuaires de taille petite et moyenne, cette recherche appliquée ouvre la voie à l'interdisciplinarité entre Sciences humaines et sociales, au niveau académique.

---

146 Le Parlement de la Mer se compose de trois entités interdépendantes les unes des autres : un forum ouvert à tous ceux qui veulent faire partie de la communauté maritime régionale. Il compte aujourd'hui près de 2000 membres. Une assemblée composée de représentants des collectivités, des socioprofessionnels et de la société civile qui compte près de 209 membres. Un Bureau composé de 13 membres (socioprofessionnels et élus) réunis autour de Didier Codorniou, président du Parlement de la Mer.

C'est au cours de colloques<sup>147</sup> ou de séminaires organisés à Brest que nous avons pu nous rendre compte de l'intérêt d'enrichir notre méthode en la confrontant avec celles des autres sciences. Bien que les méthodes et techniques d'inventaire aient été enrichies au cours des années 1990-2010, un rappel de la définition du patrimoine est encore nécessaire aujourd'hui car les notions d'héritage et de patrimoine sont encore confondues l'une avec l'autre. Nous constatons également que la mise en place d'équipes interdisciplinaires se fait encore trop rarement dans le cadre de recherches portant sur le patrimoine maritime. Nous invitons les chercheurs en Sciences sociales (sociologues, historiens, ethnologues, géographes, chercheurs en droit et sciences économiques, anthropologues, etc.) à s'emparer de la question des villes portuaires de taille petite et moyenne en complément de notre travail de thèse pour enrichir l'inventaire du patrimoine maritime. Pourquoi ne pas contribuer à élaborer une architecture temporelle spécifique à ces villes portuaires comme nous l'avons énoncé dans la deuxième partie de la thèse (cf. 4-1-2) ? Ou bien travailler à la représentation de ces villes et de leurs territoires maritime et littoral sous la forme de chorèmes (cf. 6-1) ? Une étude portant sur le potentiel du patrimoine maritime bâti dans le redéploiement de l'économie maritime locale (pêche durable, algoculture raisonnée, Energie Marines Renouvelable) pourrait être menée conjointement avec les chercheurs en sciences économiques et les juristes.

Par une approche sensible et technique mêlée, nous pouvons inscrire le patrimoine maritime des villes portuaires de taille petite et moyenne dans la durée. Spinoza marquait une différence entre temps et durée en expliquant que le temps qui dure est un temps qui nous émeut énormément parce qu'on peut le ressentir. Face à la rapidité de notre époque et en réponse à la brutalité des changements, le patrimoine fait durer ce qui existe et la nostalgie qu'il suscite n'est pas une douleur mais une envie de faire durer les choses. Pourquoi ne pas envisager cette recherche application dans le cadre de la coopération Horizon Europe (FP9) afin d'amplifier la dynamique « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » dans les villes portuaires de taille petite et moyenne de la façade atlantique (Portugal, Espagne, Irlande, Grande Bretagne), de la Méditerranée ou de la mer du Nord ? Paul Virilio abordait l'urbanisme et l'aménagement comme un vaste système de réseaux dont il s'agit de catégoriser les objets, puis pondérer la hiérarchie par leurs vitesses.

---

147 Beau port, Bon port. Les ports : nouveaux territoires de projets ? » le 25 octobre 2013 à la faculté Ségalen à Brest,

« La fabrique du patrimoine immatériel en Europe et en Amérique » organisé les 15,16 et 17 mai 2019 à la faculté Ségalen à Brest.

Université d'été des urbanistes « ces villes dites moyennes » organisée à Châtelleraut les 28-30 août 2019.



Parce que l'espace concret se traduit aussi dans la vie sociale, par un effet de rétro-action, l'adaptation des méthodes et des outils initiaux produit au cours de ce travail de thèse à destination d'un public diversifié et élargi, nous amènera forcément à concevoir ces méthodes et ces outils d'une façon nouvelle : plus parlante et plus synthétique. La cartographie en tant qu'outil visuel jouera un rôle pédagogique majeur.

Sans modèles d'aménagement adaptés au substrat local et sans accompagnement durable des actions patrimoniales, les villes portuaires de taille petite et moyennes s'exposent à de fortes inégalités quant au résultat attendu de leur revitalisation. Placé sous la tutelle d'un réseau universitaire, le réseau « Port d'intérêt Patrimonial » élargi à l'échelle européenne renforcera les liens historiques, patrimoniaux et amplifiera la politique maritime intégrée sur la base d'éléments communs, de cultures héritées. En multipliant les projets exemplaires de valorisation, le patrimoine maritime bâti participera à un socle de connaissances utile aux politiques d'aménagement et de développement durable et deviendra une ressource locale sur laquelle appuyer un itinéraire culturel via ce réseau européen. Une route des « Ports d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » émergera peut être de cette coopération transfrontalière des villes portuaires de taille petite et moyenne et de leur territoire maritime en Europe.



Figure 156: Représentation graphique<sup>148</sup> de la route européenne des ports d'intérêt patrimonial de la façade atlantique européenne. Source: Google Earth.

148 La représentation graphique a volontairement été orientée est-ouest afin d'accentuer la vision terre-mer.

## Bibliographie

---

### B

BAVOUX J-J., 2016. *La géographie : objet, méthodes et débats*. Armand Colin. Paris. 239 p.

BAILONI M., 2014. « *La reconversion des territoires industriels par la culture dans les villes britanniques : un modèle en crise?*», *Belgeo [En ligne]*, 1 | mis en ligne le 15 décembre 2014, consulté le 30 septembre 2016. URL: <http://belgeo.revues.org/12753>; DOI: 10.4000/belgeo.12753

BARBAS-GRAVARI M., GUICHARD-ANGUIS, S. (DIR), 2003. *Regards croisés sur le patrimoine dans le monde à l'aube du XXIème siècle*. Presse université de Paris-Sorbonne, Paris, 951 p.

BAUDOIN TH., COLLIN M., PRELORENZO C., 1997. *L'Urbanité des cités portuaires. A travers l'histoire normande*. Editions Urbanisme des cités portuaires. In: *Études Normandes*, 47e année, n°4, pp. 90-91.

BERNARD N., 2015. *Spatialités et territorialités nautiques : le rapport aux lieux d'un domaine d'activités de sport/loisir/tourisme*. Géographie. Université Bretagne Occidentale, 2015.

BERQUE A. (DIR), 1994. *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Editions Champ Vallon, Seyssel. 124 p.

BERSANI C., 2018. « *La loi littoral serait-elle encore trop moderne ?* » In : Pierre d'Angle ; *Le littoral entre préservation et transformation* N°73.

BLAIN-PINEL M., 2003. *Mer miroir de l'infini - La métaphore marine dans la poésie romantique*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes. p.313.

BODIGUEL, J. (2006). *La DATAR : quarante ans d'histoire*. *Revue française d'administration publique*, no 119(3), 401-414. doi:10.3917/rfap.119.0401.

BRAUDEL F., 1967. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme : XVe-XVIIIe siècle*, Paris, A. Colin. 463 p.

BRAUDEL F., 1985. *La méditerranée. L'espace et l'histoire*. *Champ histoire*. Editions Flammarion. 223 p.

BRUNET R., 1972. *Organisation de l'espace et cartographie de modèles*. *L'Espace géographique*, I, n° 1, p. 43-48.

BRUNET R., 1997. *Territoires de France et d'Europe (Raisons de géographe)*, Paris, Belin, 319 p.

BRUNET R., 2000. *Des modèles en géographie? Sens d'une recherche*. *Bulletin de la Société de Géographie de Liège*, n°2, p. 21-30

BRUNET B., FERRAS R., THERY H., 2009. *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique. Troisième édition. La dynamique du territoire*. *La documentation française*.

BUTI G., 2010. *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 498 p.

BUTI G., 2003. *Ports de Méditerranée (fin du XVIIIe s.- début XIXe s.)*. *Qu'est-ce qu'un port méditerranéen ? Communication internationale avec actes Morales Moya Antonio. España entre dos siglos. t.3 : Ciencia y Economía*. 455.p.

## C

CABANTOUS A., 1996. *Existe-il une identité maritime ?*, dans *Les sociétés littorales du Centre-Ouest Atlantique*, *Bulletin de l'association des antiquaires de l'Ouest*, T.1, p.28.

CABANTOUS A., 2001. « *L'histoire maritime : objet d'histoire ou leurre historiographique ?* », M. Mollat, *Liber Amicorum*, Paris, p. 18-28.

CABANTOUS A., LESPAGNOL A., PERON F. (DIR.), 2005. *Les Français, la terre et la mer (XIIIe XXe siècle)*. Paris, Fayard, 902 p.

CHALINE C., 1988. *La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles*. In: *Annales de Géographie*, t. 97, n°544. pp. 695-715.

CHALINE C., RODRIGUEZ-MALTA R., 1994. *Ces ports qui créèrent des villes* Collection maritimes. Editions L'Harmattan. Paris. 299 p.

CHOAY F., 1965. *Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris: Seuil. 448 p.

CHOAY F., 1980. *La Règle et le Modèle*, Paris: Seuil. 384 p.

COLLIN M., BAUDOIN T., 1991. *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*. Caen : Edition Paradigme, 214 p.

COLLIN M. (DIR), 1995. *Ville et port XVIIIème-XXème siècles*. Collection maritimes. Edition L'Harmattan. Paris. 292 p.

COLLIN M. (DIR), 2003. *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Collection maritimes. Editions L'Harmattan. Paris. 200. p.

COMINELLI F., FAGNONI E., JACQUOT S., 2018. « *Les espaces du tourisme et des loisirs : entre ordinaire et extraordinaire* », *Bulletin de l'association de géographes français*, 95-4 |p 431-441.

CUEFF D., 2014. *La Bretagne, un horizon démocratique pour notre république*. Le temps éditeur, Pornic. 128 p.

## D

DUBY G., BRAUDEL F., 1986. *La Méditerranée. Les hommes et l'héritage. Champ histoire. Editions Flammarion.* 219 p.

DAUMALIN X., FAGET D., RAVEUX O., 2016. *La mer en partage. Société littorales et économies maritimes. XVIème-XXème siècle. Les éditions des PUP.* 363 p.

DESMARAIS G., 2001. *Pour une géographie humaine structurale/Eléments of structural geography. Annales de géographie,* 617 pp. 3-21

DI MEO G., 1995. *Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle. Espaces et sociétés, N°78, méthodes et enjeux spatiaux. L'Harmattan, Paris,* p.18-37.

DI MEO G., 1998. *De l'espace aux territoires : éléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie. In: L'information géographique, volume 62, n°3. pp. 99-110.*

DI MEO G., 2005. *Le patrimoine, un besoin social contemporain. Patrimoine et estuaires, Actes du colloque international de Blaye, 5-7 octobre 2005, Blaye, Oct 2005, Blaye, France. pp.101-109. halshs-00281467*

DI MEO G., 2007. *Processus de patrimonialisation et construction des territoires. Colloque "Patrimoine et industrie en Poitou-Charentes : connaître pour valoriser", Sep 2007, Poitiers-Châtelleraut, France. pp.87-109.*

DI MEO G., 2007. *Identités et territoires : des rapports accentués en milieu urbain ? Métropoles., varia n°1, p 69-94.*

DOSSE F., 2014. *Travail et devoir de mémoire chez Paul Ricœur. Inflexions, 25(1), 61-70. doi:10.3917/infle.025.0061.*

DUCRUET C. 2016. *La spatialité des réseaux maritimes : Contributions maritimes à l'analyse des réseaux en géographie. Habilitation à Diriger des Recherches. Géographie. Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2016*

## **E**

ESTEBES P., 2018. *Petites villes et villes moyennes : une leçon de choses*, revue *Tous urbain*, P.U.F. janvier, p.30-35.

## **F**

FAGNONI E. (DIR.), 2017. *Les espaces du tourisme et des loisirs*, Paris, A. Colin, Coll. Horizon, 480 p.

FOURNIER L-S., CROZAT D., BERNIE-BOISSARD C., CHASTAGNER C. (DIR), 2012. *Patrimoine et désirs d'identité*. Editions L'Harmattan, Paris. 286 p.

FREMONT A., SOPPE M., 2005. « Transport maritime conteneurisé et mondialisation », *Annales de géographie*, vol. 642, no. 2, pp. 187-200.

## **G**

GODELIER M., 2010. *L'Idéal et le matériel, pensée, économie, société*. Flammarion, collection « Champ », Paris. p.228.

GUERMOND Y., 2006. *L'identité territoriale : l'ambiguïté d'un concept géographique*. *L'Espace géographique*, tome 35(4), 291-297. doi:10.3917/eg.354.0291.

GRATALOUP C., 2011. *L'invention des continents. Comment l'Europe a découpé le monde ?* Editions Armand colin, Paris, 213 p.

## H

HEINICH N., 2009. *La fabrique du patrimoine. De la cathédrale à la petite cuillère*, Maison des Sciences de l'Homme, collection « *Ethnologie de la France* ». 286 p.

HERTZOG, A., ET SIERRA, A. (2010). *Penser la ville et l'urbain, les paradoxes de la géographie française*. *EchoGéo*, (12).  
doi:10.4000/echogeo.11898

HUETZ DE LEMPS C., 1975. *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Collection *Civilisations et Sociétés*, n° 49.

## K

KNAFOU R., 1992, « *L'invention du tourisme* », in BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. (dir.), *Encyclopédie de géographie*, Paris, *Economica*, pp.851-864

## L

LACOSTE Y., 2012. *La géographie, la géopolitique et le raisonnement géographique*. *Hérodote*, 146-147(3), 14-44.  
doi:10.3917/her.146.0014.

LAZZAROTTI O., 2011. *Patrimoine et tourisme. Histoires, lieux, acteurs, enjeux*. Collection "Belin Sup Tourisme", Belin, 280 p.

LAVAUD-LETILLEUL V., 2012. « *L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français* », *Noréis*, 225 | 11-28.

LE BESCONT P., CHENG F., (1988). *Echos du silence*. Editions *Filigranes*, 83 p.

LEBESQUE M., 1970. *Comment peut-on être breton ? Essai sur la démocratie française*. Editions du Seuil.236 p.



LE BOULANGER J-M., 2016. *Manifeste pour une France de la diversité*. Editions dialogues, Brest. 93 p.

LE BOUËDEC G., 2001 « Le réseau portuaire du Grand Ouest du XVe siècle à la Seconde Guerre mondiale », dans *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 108, n° 1, p. 117-118.

LE CLEAC'H J-L., 2011. *Petites philosophies des ports maritimes*. Editions Pimientos. Clermont-Ferrand. 96 p.

LEMOINE Y., 2005. *Fernand Braudel. Espaces et temps de l'historien*. Punctum éditions. 165 p.

LENIAUD, J. 2017. *Le patrimoine aujourd'hui : un village Potemkine*. *Le Débat*, 194(2), 131-138. doi:10.3917/deba.194.0131.

LESPAGNOL A., 2018. *Saint-Malo, pôle marchand de la « première Modernité »: Réflexions et interrogations sur la singularité malouine*. *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 125-3(3), 285-300. <https://www.cairn.info/revue-annales-de-bretagne-et-des-pays-de-l-ouest-2018-3-page-285.htm>.

LEVY J., LUSSAULT M. (DIR.), 2013. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin. 1127 p.

LUCCHINI F., 2002. *La culture au service des villes*, Paris, Anthropos, 262 p.

LUCCHINI F., 2006. *Les capitales européennes de la culture*, in *Les annales de la recherche urbaine*, n° 101, p 91-99.

LUCCHINI F., 2012, *De la friche industrielle au lieu culturel*, Colloque international pluridisciplinaire, Equipe la Friche-UMR CNRS IDEES- Université de Rouen.

LUCCHINI F., 2016. *La mise en culture des friches industrielles*. Presses Universitaires de Rouen et du Havre. Collection « Histoire et Patrimoines », 306 P.

## M

MAGNAGHI A., 2000. *Le projet local*. Editions Pierre Madarga, Liège (Belgique). 127 p.

MARCADON J., 1988. *L'avant-pays des ports français*. Paris, Masson, coll. *Recherches en géographie*, 210p.

MARIE, GUILLAUME. (2018). « *L'apport de la géographie aux études patrimoniales* » in *Entre disciplines et indiscipline, le patrimoine*. Collection *Nouveaux patrimoines*, pp.79-102.

MARNOT B., 2011. *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 592 p.

MARNOT B., 2012. *La mondialisation au XIX<sup>e</sup> siècle (1850-1914)*, collection *U*, Paris, Armand Colin, 288 p.

MARNOT B., 2014. « *Les ports français et la mondialisation au XIX<sup>e</sup> siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux* », *Monde(s)*, vol. 6, no. 2, pp. 195-222.

MEADOWS D., MEADOWS D., RANDERS J. (DIR), 1972. *Halte à la croissance*, Paris, Flammarion.456 p.

MERCKELBAGH A., 2009. *Et si le littoral allait jusqu'à la mer: La politique du littoral sous la Ve république*. Versailles, France: Editions Quæ. doi:10.3917/quæ.merck.2009.01.

MICHAUD J-L., 1976. *Manifeste pour le littoral* Editions Berger Levrault.303 p.

MICHELET J. (1983). *La mer*. Editions Gallimard. Collection *Folio*, 416 p.

MINARD P., 2017. *Éditorial. Les passeurs de frontières*. Le Mouvement Social, 259(2), 3-11. doi:10.3917/lms.259.0003.

MIOSSEC A., 1999. *La France a-t-elle construit une politique de gestion intégrée de son littoral ? (Did France built an integrated management policy of its coast ?)*. In: Bulletin de l'Association de géographes français, 76e année, 1999-2 (. pp. 212-220.)

MIOSSEC A. 2004. *Encadrement juridique, aménagement du littoral, gestion du littoral : les géographes et le droit (Jurisprudence, coastal planning and management : geographers and law)*. In: Bulletin de l'Association de géographes français, 81e année, 2004-3 (septembre). *Aménagement des littoraux et conséquences géomorphologiques / Les littoraux sableux et dunaires*. pp. 288-297.

MOUTON B. 2018. *Sens & renaissances du patrimoine architectural*. Coédition Cité de l'architecture et du patrimoine & Editions des Cendres. 416 p.

## O

OZOUF M., 2009. *Composition française. Retour sur une enfance bretonne*. Editions Gallimard. 259 p.

## P

PICON A., 1994. *De l'utilité des travaux publics en France aux XVIIIe et XIXe siècle*. Article paru dans *Acteurs privés et acteurs publics : une histoire du partage des rôles*, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques, 1994, pp. 129-136.

PRELORENZO C., DEHAN P., PICON-LEFEBVRE V., 1993. *Ville au bord de l'eau. Une lecture thématique d'Europas 2*. Collection Villes & Ports. Editions Parenthèses, Marseille.

PRELORENZO C., 1999. *Les édifices et espaces portuaires ou l'invitation à la grande dimension* Les Annales de la Recherche Urbaine n° 82, 0180-930-III-99/82/p. 101-108

PRELORENZO C., RODRIGUEZ-MALTA R, 1998. Architecture et urbanisme portuaire : (France 1985-1998). Ecole d'architecture de Versailles, Groupe de recherche sur l'architecture et les infrastructures GRAI / Le Havre : Association internationale Villes & ports.

PRELORENZO C., 2010. Le retour des villes portuaires in dynamiques des ports méditerranéens. N°80. Les cahiers de Méditerranée. p. 157-167

PERON (F.), 1993, «Pour une définition sociale et culturelle du patrimoine maritime», in Le patrimoine maritime et fluvial, Actes du colloque de Nantes de 2005, Les actes des colloques de la Direction du Patrimoine, p 214 - 220.

PERON (F.), 1994, «Fonction sociale et dimensions subjectives du littoral», in Etudes rurales, p. 31- 43

PERON (F.), RIEUCAU (J.), 1996, sous la dir., La maritimité aujourd'hui, L'Harmattan.

PERON F. (DIR), 2002. Le patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens. PUR, Rennes, 538 p.

PERON (F.), 2006, «Une nouvelle urbanité littorale», in Réinventer le littoral par l'architecture, Editions Apogée, p.45-67.

PERON (F.), 2006, «Le patrimoine maritime culturel français», in Guellec (J.), Lorot (P.), Planète océane, Choiseul, p. 503 - 514.

PERON (F.), 2009, «Prendre en compte le patrimoine maritime culturel dans un objectif de développement durable des zones littorales», in agir ensembles pour le littoral, Mobilisations scientifiques pour le renouvellement des politiques publiques, La Documentation Française, l'environnement en débat. p. 63 - 78

PERON (F.), 2018, «Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel. De l'émergence d'un concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales), in Le patrimoine maritime : entre patrimoine culturel et patrimoine naturel, Boilet (N.), Goffaux - Callebaut (G.), p. 14-25.

PERROS G. (1962). Poèmes bleus. Edition Gallimard. Collection Poésie. 128 p.

PFLIEGER G., 2006. De la ville aux réseaux. Dialogues avec Manuel Castells, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 326 p.

PUYDEBAT J-M., 2011. Faire vivre le patrimoine tout en respectant l'intérêt général. Usage marchand du patrimoine. Espaces tourisme et loisirs. N°296.

## **R**

RAFFESTIN C., BARAMPAMA A., 1998, « espace et pouvoir » dans Bailly et al., Les concepts de la géographie humaine, Paris, Armand Colin, p. 67.

RAFFESTIN C., 1980. Pour une géographie du pouvoir. Editions Litec, Paris.249 p.

ROUX J-M., 2018. Villes moyennes, petites villes : déclassées ou mal gérées ?? Revue Tous urbain, P.U.F. janvier p.28-29.

RENARD J. 1984.Le tourisme : agent conflictuel de l'utilisation de l'espace littoral en France. In: *Norois*, n°121, Janvier-Mars 1984. La France et la gestion du milieu marin et côtier. pp. 45-61.

ROBIC M-C., MATHIEU N., 2002. "Géographie et durabilité : de redéployer une expérience et mobiliser de nouveaux savoir-faire", dans Jollivet Marcel (coord.), Le développement durable, de l'utopie au concept. De nouveaux chantiers pour la recherche, Paris, Elsevier/Natures Sciences et Sociétés, p. 167-190.

## S

SACHS I., 1977. *Pour une économie politique du développement*, Paris, Flammarion. 307 p.

## T

TAULELLE F., 2010. *Chapitre 8 - La France des villes petites et moyennes*. Cailly ; Vanier, M. *La France : une géographie urbaine*, Armand Colin, Collection U-Géographie. pp.149-168.

THERY H., 2008. « Mondialisation, déterritorialisation, reterritorialisation ». *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, année 2008, vol. 85-3, p. 324-331.

TOMMASI C. BOYER A-L., 2018. « La ville durable », *Géoconfluences*, novembre 2018. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/ville-durable>

## V

VANIER M. (DIR), 2009. *Territoires, territorialités, territorialisation. Controverses et perspectives*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 228 p.

VERNIERES M., 2015. *Le patrimoine : une ressource pour le développement*. *Techniques Financières et Développement*, 118(1), 7-20. doi:10.3917/tfd.118.0007.

VIEILLARD-BARON H., 2009. *Le zonage en question*. *Revue Projet*, 312(5), 56-63. doi:10.3917/pro.312.0056. « Existe-t-il une identité maritime? », dans *Les sociétés littorales du Centre-Ouest Atlantique*, A Cabantous. *Bulletin de la société des antiquaires de l'Ouest*, 1996, t. 1, p. 28

- VIGARIE A., 1984. *Les ports de commerce français de 1965 à 1983*. In: *Norois*, n°121, Janvier-Mars 1984. *La France et la gestion du milieu marin et côtier*. pp. 15-29.
- VIGARIE A., 1992. *La mer omniprésente. 330 km de côtes*. In: *Études Normandes*, 41e année, n°2. *La Manche à la veille de l'an 2000*. pp. 72-88.
- VIGARIE A., 1998. « *Les ports maritimes et leur environnement économique et humain* », in André Gamblin (dir.), *Les littoraux, espaces de vie*, Paris, SEDES, p. 72.
- VINCENT J., 2015. *Raz-de-marée sur la côte atlantique. 1924, l'autre Xynthia*. Editions Le croît-vif, Saintes. 160 p.
- VIVIEN D-F., 2002. "Histoire d'un mot, histoire d'une idée : le développement durable à l'épreuve du temps", dans Jollivet Marcel (coord.), *Le développement durable, de l'utopie au concept. De nouveaux chantiers pour la recherche*, Paris, Elsevier/Natures Sciences et Sociétés, p. 19-60.
- VIOLIER P., 2008. *Tourisme et développement local*. Paris, Belin, Coll. Belin sup. géographie, 292 p.



## Table des figures

---

Figure 1 :	Le port de Saint-Raphaël au début du XXème siècle avec les torpilleurs à quai et la basilique Notre-Dame-de-la-Victoire en front de mer	P 34
Figure 2 :	Le port de Saint-Raphaël en janvier 2018 avec des yachts à quai et la basilique Notre-Dame-de-la-Victoire en retrait du front bâti touristique	P 34
Figure 3 :	carte mondiale des câbles de télécommunication sous-marins	p 35
Figure 4 :	<i>Saipem 7 000</i> , navire spécialisé dans le levage et l'installation des structures offshore en maintenance à Rotterdam dans les chantiers de réparation navale Damen	p 35
Figure 5 :	Le littoral de Cavalaire dans le Var en 1964	p.38
Figure 6 :	Le littoral de Cavalaire dans le Var en 1970	p 38
Figure 7 :	Les ports de l'Arc Atlantique en 1993 selon J. Marcadon	p 47
Figure 8 :	Typologie des ports artificiels.	P 49
Figure 9 :	Extrait de la carte des costes et havres de Bayonne, Saint-Jean-de-Luz, Labour et Fontarabie et lieux circonvoisins selon Picart fécit.	P 52
Figure 10 :	Dessin du port marchand du Havre datant de 1817.	P 54
Figure 11 :	Le port de pêche de Sète en 1927.	P 54
Figure 12 :	Le port de guerre de Toulon en 1901.	P 55
Figure 13 :	De la définition au schéma : les différentes acceptions du port.	P 58
Figure 14 :	Circulation maritime des bateaux battant pavillon espagnol entre 1750-1800 d'après les travaux de James Cheshire of <i>Spatial Analysis</i> .	P 69
Figure 15 :	Seine Gateway un territoire à haut niveau de services connecté au monde (2012).	P 69
Figure 16 :	Polarisation du réseau maritime mondial, 1890-2008.	P 71
Figure 17 :	Marteloire de Guillaume de Brousson représentant l'atlantique nord parcouru de lignes de rhumb issues de trois roses des vents. 1548.	P 73
Figure 18 :	Pluriactivité des ports finistériens du XVIIIème siècle -1950. Source : atlas du patrimoine maritime du Finistère, 2010.	P 78
Figure 19 :	Une dominante nautique dans les ports finistériens au début du XXIème siècle.	P 79
Figure 20 :	Evolution de la densité de population de 1976 à 2006 en région Provence Alpes Côte d'Azur d'après les chiffres du recensement de la population Insee en 1975, 1990 et 2006.	P 80
Figure 21 :	Zonage des aires urbaines en région Provence-Côte d'azur d'après les chiffres du recensement INSEE de la population en 2008.	P 81
Figure 22 :	Schéma de croissance du modèle portuaire au XIXème siècle (Marnot, 2014, p. 206)	P 95
Figure 23 :	Le triptyque portuaire selon André Vigarié.	P 95
Figure 24 :	Evolution du trafic maritime par région du monde entre 1970 et 1988.	P 97
Figure 25 :	Nombre d'emplois supprimés dans les filières maritimes et effondrement de la production industrielle entre 1975 et 1987 en Europe.	P 97
Figure 26 :	Schémas de présentation de l'opération CAP2020 rapporté à un plan de port -Dunkerque.	P 100
Figure 27 :	Le concept de Port Center proposé dans le cadre de l'Association Internationales des Villes Portuaires (AIVP)	P 101
Figure 28 :	Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de Port-Dunkerque	P 101
Figure 29 :	<i>Trends</i> des ports depuis les années 1990 à aujourd'hui.	P 103

Figure 30	Les agglomérations de plus de 200.000 habitants en Europe occidentale en 1990.	P 106
Figure 31	La population dans les villes européennes en 2000.	P 106
Figure 32	Les principales agglomérations françaises en 2013.	P 111
Figure 33	Le semis des villes moyennes françaises.	P 113
Figure 34	La vulnérabilité des villes moyennes.	P 113
Figure 35	Les différents zonages des aires urbaines françaises.	P 116
Figure 36	Evolution du taux d'artificialisation communal: 1990-2012.	P 118
Figure 37	L'Europe Rhénane.	P 122
Figure 38	L'insertion des liaisons fluviomaritimes Rhin Rhône dans le contexte européen.	P 123
Figure 39	La France en systèmes urbains.	P 125
Figure 40	Le port de Cambarelle (Lanildut).	P 131
Figure 41	Débarquement du goémon sur le port de Cambarelle (Lanildut).	P 131
Figure 42	La ville portuaire de Roscoff.	P 133
Figure 43	Localisation des trois ports sur une photo aérienne de Roscoff.	P 133
Figure 44	Les ports du Pays bigouden sud dans l'armature urbaine.	P 135
Figure 45	L'espace Manche en 2030 (hors <i>Brexit</i> ).	P 137
Figure 46	Schéma de présentation du modèle préconisé dans le cadre d'un urbanisme de projets, pour l'aménagement des villes portuaires.	P 153
Figure 47	Concevoir les espaces urbano-portuaires en appui des héritages maritimes bâtis existants sur le territoire.	P 163
Figure 48	Le chapelet des ports bretons sur la période allant de 1800 à 1950.	P 165
Figure 49	Typologie des villes bretonnes selon le nombre d'habitants en 2016.	P 165
Figure 50	Concevoir l'architecture temporelle propre au chapelet des villes portuaires françaises. Proposition.	P 180
Figure 51	Classement des héritages maritimes bâtis en dix champs.	P 182
Figure 52	Typologie des héritages maritimes bâtis retenue pour le travail de thèse.	P 183
Figure 53	Répartition géographique et classement par arborescence des héritages maritimes bâtis du Guilvinec (29).	P 185
Figure 54	Les héritages maritimes bâtis du Port de Lesconil recensés selon les périodes de construction.	P 187
Figure 55	Les ensembles urbano-portuaires de Lesconil.	P 187
Figure 56	Le développement spatial de la ville portuaire en partant de la genèse des lieux.	P 189
Figure 57	La genèse de la cité maritime du Conquet (29). Expertise du patrimoine maritime bâti de la commune du Conquet. 2014.	P 190
Figure 58	Organisation spatiale de Larmor-Plage (Morbihan) du point de vue de son histoire maritime.	P 191
Figure 59	Schéma représentant la double conception de l'intérêt patrimonial.	P 197
Figure 60	Abri du canot de sauvetage de l'Aber-Wrac'h.	P 199
Figure 61	Ancien potager de l'ancienne conserverie Billet Lémy transformé en parc urbain.	P 199
Figure 62	Doélan : la démolition de l'ex-usine Capitaine Cook a débuté.	P 201
Figure 63	Extrait du blog de l'association Doélan-Clohars Environnement.	P 202
Figure 64	L'organisation spatiale du site portuaire de Morgat.	P 206
Figure 65	Re transcription graphique des règlementaire des éléments du patrimoine bâtis identifiés.	P 207
Figure 66	L'organisation spatiale du site portuaire de Lauberlac'h (Plougastel-Daoulas).	P 208

Figure 67	Représentation graphique des ensembles spatiaux et les éléments bâtis d'intérêt patrimonial maritime à protéger et à valoriser dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme.	P 209
Figure 68	Superposition de découpages territoriaux: le cas du Golfe du Morbihan.	P 215
Figure 69	Les différentes étapes de la réalisation d'un diagnostic de territoire maritime sous l'angle de la géohistoire.	P 216
Figure 70	Carte de situation de la commune du Conquet dans le Bas Léon. (Finistère)	P 218
Figure 71	Carte géologique simplifiée du domaine du Léon et coupe associée.	P 218
Figure 72	Le réseau de chemins hérités des dynamiques existantes entre le monde rural et le monde maritime.	P 219
Figure 73	Les trois ports du territoire de Moëlan-sur-Mer.	P 223
Figure 74	Méthodologie pour analyser les cycles terre-mer successifs d'un territoire maritime.	P 229
Figure 75	Emplacement du cimetière de naufragés au pied de la chapelle Saint Pierre et de sa tour à feu.	P 237
Figure 76	La pointe de Saint-Pierre vue du phare après l'opération de réaménagement des espaces publics.	P 237
Figure 77	La pointe de Saint Pierre et le phare d'Eckmühl éclairant la nuit de son faisceau lumineux.	P 238
Figure 78	La conserverie Chacun en 1955 au Guilvinec.	P 240
Figure 79	Vue aérienne de la pointe de Men Meur en 1976 avec la conserverie Chacun en second plan.	P 240
Figure 80	Les neuf unités paysagères du paysage maritime du Guilvinec-Léchiagat.	P 243
Figure 81	Œuvre picturale de Raymond Louis Quillivic représentant le port de Guilvinec Léchiagat avec au dernier plan le grand feu de Croas Malo.	P 244
Figure 82	Le feu de Croas Malo aujourd'hui surmonté d'une boule et peint d'une bande rouge verticale en façade. Été 2016.	P 244
Figure 83	Perros-Guirec. Job Ayer, habitant d'une maison troglodyte installé au cœur du chaos rocheux de Ploumanac'h à la fin du XIXème siècle.	P 248
Figure 84	Appareillage de pierres avec un os de bœuf en saillie à droite de la niche. Quartier du Drellac'h au Conquet.	P 248
Figure 85	Schéma de la détermination des rapports sociaux dans une formation socio-spatiale.	P 250
Figure 86	Couverture de l'ouvrage : « le parler maritime Jagüen » écrit par Jean Carré,	P 252
Figure 87	« Saint-Jacut-de-la-Mer et ses environs », écrit par Auguste Loraine, non daté (estimation années 1970).	P 252
Figure 88	Dessin extrait de la bande dessinée reprenant de façon humoristique et anecdotique le langage Penn sardin.	P 252
Figure 89	Couverture de la bande dessinée « Le douarneniste comme on cause». Première édition 1978. Alain Bargain	p 252
Figure 90	La dynamique patrimoniale pour contrecarrer la perte des identités maritimes.	P 256
Figure 91	La maison située au n°7, rue Rumorvan à Lanildut.	P 274
Figure 92	Détail des cheminées du quartier du Rumorvan (Lanildut)	P 274
Figure 93	Les digues de protection du port de l'île de Groix (56)	P 275
Figure 94	Le port abri de Heign Has dans le Cap Sizun (29).	P 275

Figure 95	Etapes de la modélisation de la ville portuaire Exemple de Loctudy (29).	P 276
Figure 96	La situation géographique de la presqu'île de Plougastel-Daoulas.	P 277
Figure 97	Représentation graphique du port du Passage, Plougastel-Daoulas(29).	P 278
Figure 98	Représentation graphique du port de Keraliou, Plougastel-Daoulas(29).	P 278
Figure 99	Représentation graphique du port de Porzmeur, Plougastel-Daoulas(29).	P 278
Figure 100	Représentation graphique du port du Caro, Plougastel-Daoulas(29).	P 279
Figure 101	Représentation graphique du port de Lauberlac'h, Plougastel-Daoulas(29).	P 279
Figure 102	Représentation graphique du port du four à chaux, Plougastel-Daoulas(29).	P 279
Figure 103	Représentation graphique du port du Tinduff, Plougastel-Daoulas(29).	P 280
Figure 104	Représentation graphique du port de Pont Kalleg, Plougastel-Daoulas(29).	P 280
Figure 105	La modélisation échelon 1 appliquée aux huit ports de Plougastel-Daoulas.	P 281
Figure 106	Le port de Gwin Zegal et son système d'amarrage sur pieux (en tronc de chêne).Plouha (22).	P 283
Figure 107	Villes bretonnes à la fin du XVème siècle.	P 285
Figure 108	Localisation de la ville portuaire de Tréguier.	P 285
Figure 109	Les espaces urbano-portuaires représentés sous la forme de blocs de couleur.	P 287
Figure 110	De l'analyse spatiale de la ville portuaire de Tréguier à sa modélisation à l'échelon 2.	P 289
Figure 111	Les différentes vagues d'urbanisation de l'agglomération formée par le Guilvinec et Léchiagat.	P 290
Figure 112	La modélisation à l'échelon 2 du chapelet des ports bigoudens.	P 291
Figure 113	Modélisation de la petite ville portuaire à l'échelon 1.	P 296
Figure 114	Modélisation de la petite ville portuaire à l'échelon 2.	P 296
Figure 115	Modélisation de la ville portuaire moyenne à l'échelon 1.	P 297
Figure 116	Modélisation de la ville portuaire moyenne à l'échelon 2.	P 297
Figure 117	Les villes portuaires de taille petite et moyenne prises dans une logique estuarienne.	P 298
Figure 118	Les villes portuaires de taille petite et moyenne prises dans une logique de rade, baie ou golfe.	P 299
Figure 119	Les villes portuaires de taille petite et moyenne prises dans une logique de pointe ouverte sur le large.	P 302
Figure 120	Les villes portuaires de taille petite et moyenne prises dans un système de grande ampleur.	P 303
Figure 121	Le cercle vertueux du développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne et ses différentes facettes.	P 309
Figure 122	Le schéma du réseau "Port d'intérêt Patrimonial®"	P 310
Figure 123	Les représentants de l'association "Port d'intérêt Patrimonial®" réunis en 2016 sur le port de Brigneau (Moëlan-sur-Mer).	P 311
Figure 124	Allocution de Louis le Pensec en introduction du lancement officiel de la charte "Port d'intérêt Patrimonial®» à Penmarc'h en juin 2013	P 316
Figure 125	Affiche « beau Port, Bon Port » de l'évènement organisé le 29 juin 2013.	P 316
Figure 126	Photo de l'atelier « Paysage culturel maritime » organisé en 2014 à Plobannalec-Lesconil avec les membres du réseau « Port d'intérêt Patrimonial® ».	P 320

Figure 127	Photo de l'atelier « Paysage culturel maritime » organisé en 2014 à Plobannalec-Lesconil avec les membres du réseau « Port d'intérêt Patrimonial® ».	P 320
Figure 128	Les principales étapes de la mise en œuvre d'une politique patrimoniale telles que définies par le réseau « Port d'intérêt Patrimonial® ».	P 324
Figure 129	Article de presse faisant état de la démarche d'inventaire.	P 326
Figure 130	Extrait du bulletin municipal en date du 13 décembre 2019	P 326
Figure 131	Article de presse faisant état de la restitution lors d'une réunion publique de l'inventaire.	P 327
Figure 132	Extrait du dossier de communication du label "Port d'intérêt Patrimonial®" datant de 2014.	P 329
Figure 133	Présentation des membres du jury du label "Port d'intérêt Patrimonial" selon leur qualité.	P 337
Figure 134	Le logo du label « Port d'intérêt Patrimonial® » réalisé par Petit design® (2013) et ses déclinaisons dans la presse avec les communes labélisées.	P 339
Figure 135	La dynamique Port d'intérêt Patrimonial en 2019	P 329
Figure 136	La feuille de route, un outil de suivi des projets d'urbanisme durable.	P 341
Figure 137	Extrait de la feuille de route du label de projet d'Audierne (2018-2023)	P 344
Figure 138	Un permis de lotir qui divise à Le Palais (Belle-Ile).	P 353
Figure 139	Annonces de location de bateau pour séjour au ponton à Arzon et à Saint-Gilles-Croix-de-Vie sur la plateforme AirBnB.	P 354
Figure 140	Annonces de location de bateau pour séjour au ponton à Arzon et à Saint-Gilles-Croix-de-Vie sur la plateforme AirBnB.	P 354
Figure 141	La nouvelle stratégie touristique de la région Bretagne.	P 358
Figure 142	Carte de situation du territoire de la Communauté de Communes du Pays des Abers (Finistère) et localisation du phare de l'île vierge.	P 360
Figure 143	Carte représentant les pays historiques et traditionnels de Bretagne	P 367
Figure 144	Carte représentant les pays d'aménagement (Pays Voynet) de Bretagne	P 367
Figure 145	Carte représentant les Destinations Touristiques de Bretagne.	P 367
Figure 146	Extrait de la nouvelle stratégie touristique de la Région Bretagne datant du 15 février 2018	P 369
Figure 147	Les labels et certifications du "Patrimoine de Bretagne" avec les ports d'intérêt patrimonial ajoutés.	P 369
Figure 148	L'ancienne Ecole d'Apprentissage Maritime de Audierne.	P 373
Figure 149	Photos de l'ancienne Ecole d'Apprentissage Maritime de Landéda transformé en résidence.	P 374
Figure 150	Représentation graphique de la route européenne des ports d'intérêt patrimonial en appui de la façade atlantique européenne.	P 383

## Table des tableaux

---

Tableau 1	Taux de croissance estimés de la Valeur Ajoutée et de l'emploi, par secteur, entre 2010 et 2030 (OCDE).	P 96
Tableau 2	Le taux d'urbanisation en France en 1836 selon le classement des agglomérations par catégories.	P 108
Tableau 3	Evolution de la part des agglomérations dans la population française selon leur position dans la hiérarchie fonctionnelle.	P 109
Tableau 4	Evolution de la population des centres et banlieues dans les agglomérations de plus de 10000 habitants.	P 109
Tableau 5	Evolution de la population sur le littoral français de 1936 à 1999.	P 117
Tableau 6	Analyse des articles scientifiques en sciences humaines et sociales sur la période 1999-2019.	P 127
Tableau 7	Le volume des pêches mis en vente par criée en France entre 2013 et 2017.	P 135
Tableau 8	Nombre d'article scientifique parus dans des revues de géographie sur la période entre 1990 et 2019.	P 158
Tableau 9	Les universités d'été des urbanistes français de 1996 à 2019.	P 168
Tableau 10	Valeurs associées à la part combinée matérielle et immatérielle d'un héritage maritime bâti.	P 198
Tableau 11	Analyse du paysage culturel maritime et littoral	P 242
Tableau 12	Synthèse de la modélisation à l'échelon 1 et 2.	P 294

# **Annexe 1/ La temporalité des littoraux français : une chronologie de la mer contextualisée en six périodes.**

## 1. Du Moyen Age au 17e siècle : une prudence envers la mer

Avant le 17e siècle, l'aménagement des littoraux est ponctué sur le territoire. Seules les grandes villes bénéficient d'équipements portuaires, en particulier en fond d'estuaire, où les navigateurs trouvent des zones de mouillage abritées (Le Faou, Morlaix, Vannes, Redon...). Les littoraux sont considérés comme un espace frontière entre la terre, agricole et la mer, dédiée au trafic maritime et à une pêche de subsistance (complémentaire à une activité agricole). Ils sont faiblement artificialisés et urbanisés, les habitants occupant des villages en arrière de la côte, moins touchés par les tempêtes (plus haute altitude), les miasmes des marais côtiers (nombreux à l'époque) et les invasions étrangères (soldats, pirates). La mer reste longtemps une abstraction pour les artistes. Jusqu'à la fin du 17e siècle, c'est surtout la poésie qui privilégie ce thème, évoquant un espace où se perdent l'imagination et la sensibilité de celui que le contemple. La représentation de la mer est alors essentiellement stéréotypée.

## 2. De la fin du 17e siècle au début du 19e siècle : une redécouverte de la mer

A la fin du 17e siècle, l'Etat initie de premiers aménagements à l'échelle nationale, pour défendre le territoire et protéger le trafic maritime des naufrages. Entre 1679 et 1688, l'ingénieur Vauban est chargé de concevoir et d'améliorer de nombreuses forteresses ; entre 1682 et 1702, il met en place les premières tourelles à feu (ancêtres des phares). Le phare du Stiff est ainsi construit en 1699. Ces aménagements participent à une ouverture croissante des sociétés littorales bretonnes vers la mer au cours du 18e siècle. La construction navale est encouragée. Au 17e siècle, une technique nouvelle de pressage du poisson offre à la pêche un débouché qui permet à une partie des paysans-pêcheurs de se consacrer exclusivement à cette activité, à partir du 18e siècle. De petits villages sont bâtis sur le trait de côte, à proximité des presses à poissons. Le littoral reste toutefois peu artificialisé.



Les cales et les quais construits à l'époque sont de très modestes équipements portuaires, de qualité relativement médiocre, réalisés par des particuliers ou des communautés de pêcheurs, selon les besoins et sans réel savoir-faire. Au 18<sup>e</sup> siècle, débute une période d'appropriation de l'environnement marin par les sociétés. Les hommes le redécouvrent progressivement, à partir du milieu du siècle, quand naît le « désir de rivage ». Le public apprécie alors majoritairement les grands paysages urbains (les grands ports) et recherche, à partir des années 1760, les confrontations avec la nature (les tempêtes).

### 3. De 1820 à 1880 : une fièvre de constructions, à l'origine des paysages littoraux actuels

A partir de 1820, les littoraux bretons sont confrontés à une profonde mutation, en raison de la révolution industrielle, à la révolution agricole et aux nouveaux usages liés aux loisirs. Le littoral est pleinement investi par les hommes. Les paysages bâtis actuels des littoraux bretons sont essentiellement composés de ces constructions des années 1820-1880. Le littoral est progressivement artificialisé par les industriels privés et par les communes, afin de faciliter le développement économique des ports en s'adaptant au tonnage croissant des navires (favorisant les ports ouverts sur le large par rapport aux ports de fond d'estuaire, devenus inadaptés) et à l'essor des différentes activités maritimes. Du fait des avis devenus obligatoires et du savoir-faire du service des Ponts-et-Chaussées, les infrastructures sont mieux conçues. Les habitants, profitant de l'essor de la pêche, accèdent à la propriété individuelle. Les villages sur le bord de mer grossissent, les fronts portuaires sont construits en arrière des nouveaux quais. Les baigneurs construisent leurs premières villas sur les côtes, à partir des années 1840. En parallèle à cet essor économique des côtes françaises, l'Etat renforce sa politique d'aménagement du littoral. Il lance plusieurs programmes sur la signalisation des côtes : les amers sont peints systématiquement en blanc à partir de 1819, un programme de construction de phares (avec hiérarchisation) est lancé en 1825. La construction des principaux phares est terminée en 1880. Le regain de tension avec l'Angleterre en 1841 conduit l'Etat à réorganiser la défense des côtes, en particulier en Bretagne, en édifiant de nombreux forts sur le littoral (fort modèle 1846). La surveillance des côtes est renforcée, avec la construction entre 1861 et 1865 de sémaphores mis en réseau. Entre 1820 et 1880, les populations littorales se spécialisent.

L'agriculture littorale se développe, profitant des engrais fabriqués à partir du goémon (l'iode extraite de la soude brute est découverte en 1813) dans des usines à soude qui se multiplient sur le littoral breton sous la Restauration et la Monarchie de Juillet (usine Tissier au Conquet en 1829, usine de La Garenne à Séné en 1853). L'aire de cultures légumières et florales le long du littoral breton, favorisée par l'apport de ces engrais, prend le nom de « Ceinture Dorée » (terme apparu dans les années 1880). L'activité de pêche est encouragée par une demande plus importante suite à la multiplication des presses à poissons et l'apparition des premières conserveries permettant, à partir de 1823, de conserver plus longtemps le poisson et ainsi de l'exporter plus facilement. L'activité halieutique se professionnalise et se spécialise selon les secteurs (majoritairement pêche à la sardine en Atlantique, pêche morutière en Manche). De nouvelles activités maritimes apparaissent. L'ostréiculture, remplaçant la drague des huîtres sauvages à partir des années 1850, implique la construction de parcs ostréicoles, de cabanes, de terre-pleins. Le littoral est devenu attractif. Les artistes s'intéressent aux gens de mer, au quotidien et aux paysages qui les entourent. Le roman maritime connaît un grand succès auprès du public à partir de 1830, consacrant l'image d'un pêcheur toujours vertueux et infatigable travailleur. Les peintres (comme Jean-Baptiste Isabey, Eugène Boudin...) développent une nouvelle image de la mer et influencent les premiers photographes. Des colonies d'artistes s'installent sur les côtes bretonnes à partir des années 1850 : à Douarnenez autour d'Emmanuel Lansyer (années 1860), à Pont-Aven/Le Pouldu autour de Paul Gauguin et de Paul Sérusier (années 1880), à Camaret-sur-Mer, à Belle-Ile-en-Mer, à Cancale...

#### 4. De 1880 à 1920 : l'assimilation des constructions des années précédentes par les populations littorales et les artistes, et la reconversion de certains ports

Les années 1880 sont marquées par diverses crises : Grande Dépression entre 1873 et 1895, crise halieutique de la sardine entre 1880 et 1887, chute des cours du poisson à partir de 1896, nouvelle crise de la pêche à la sardine dans les années 1900. Elles modifient l'organisation économique et sociale des sociétés littorales, marquée par un rapport plus difficile à l'innovation et par des reconversions jugées nécessaires (pêche à la langouste à Camaret-sur-Mer). Afin de permettre la modernisation des plus grands ports confrontés à la concurrence étrangère, l'Etat lance en 1878 le plan Freycinet, qui doit permettre de les connecter avec les réseaux de chemins de fer, facilitant ainsi le transit des marchandises.

Les petits ports sont reliés au réseau de chemin de fer dans un deuxième temps, par les réseaux ferrés départementaux, autorisés par la loi du 11 juin 1880, mais réalisés essentiellement au début du 20e siècle. Des conserveries ferment ou sont rachetées par d'autres conserveurs, certains ports se spécialisent dans des pêches plus éloignées des côtes. Des bâtiments spécifiques pour la vente du poisson, les criées, sont créés à partir des années 1880 (comme à Etel en 1888). A l'instar des organisations syndicales qui se mettent en place pour les ouvriers à la fin du 19e siècle, les populations maritimes profitent de la création d'organisations de soutien et d'aides. Entre 1900 et 1933, Jacques de Thézac crée douze Abris du Marin, qui proposent des locaux sains, chauffés, confortablement aménagés, des salles de réunion et d'éducation : les premiers abris sont construits à Sein et au Guilvinec. De nombreux lotissements balnéaires sont construits à partir des années 1880, en raison de la popularisation croissante des séjours sur le bord de mer. Les villas s'apparentent à l'époque à des maisons bourgeoises (Les Roches Brunes à Dinard, construite en 1896). Durant le dernier tiers du 19e siècle, l'art évolue fortement : plusieurs courants artistiques apparaissent (impressionnisme, postimpressionnisme, symbolisme, fauvisme). La nouvelle fonction du peintre est alors d'interpréter le sujet, notamment dans l'intensité du moment : la peinture n'est plus seulement le reflet immuable du monde. C'est à ce moment que l'image du petit port est la plus exploitée par les artistes. L'intérêt du public pour les peintures marines s'estompe à la fin du 19e siècle. Le thème est alors repris par la carte postale entre 1900 et 1920, qui reproduit les vues des peintures les plus célèbres et alimente la production ethnographique. Chaque photographe local témoigne, par sa production, des multiples métiers de la population littorale de l'époque.

##### 5. De 1920 à 1940 : le début d'une intensification des activités et de l'urbanisation sur le littoral

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, les pratiques commencent à s'orienter vers la production de masse. Une partie de la flotte de pêche se renouvelle et s'oriente vers la pêche industrielle : elle adopte la vapeur et la réfrigération à partir des années 1920. De grands ports de pêche sont construits pour traiter de plus gros volumes de poissons débarqués (Lorient-Keroman à partir de 1924). Une nouvelle architecture balnéaire se développe sur le littoral, en lien avec la démocratisation des bains de mer. Les villas construites dans l'Entre-deux-guerres sont majoritairement de modestes maisons (de type maisons de banlieue de l'époque).

L'urbanisation croissante du littoral depuis la fin du 19e siècle, colonisant les dunes et le haut des falaises, nécessite la construction de murs de défense contre la mer pour protéger les villas balnéaires et des premiers remblais routiers.

## 6. De 1940 à 1970 : un littoral de plus en plus artificialisé

Après la Seconde Guerre mondiale, l'accès à la côte doit pouvoir se faire à tout moment. Dans les ports, des terre-pleins sont construits sur la mer afin de permettre aux bateaux de charger et de décharger quelle que soit la marée. Ces terre-pleins permettent la constitution de nouvelles zones portuaires. L'espace littoral est totalement investi par les activités balnéaires de loisirs construction de grands immeubles et de villas le long des plages de sable ou en arrière du front de mer, début du mitage du littoral par la construction de villas individuelles. A l'échelon national, de grands aménagements portuaires (Saint-Nazaire-Montoir-de-Bretagne, Dunkerque...) et balnéaires (mission Racine dans le Languedoc-Roussillon...) sont planifiés durant les Trente Glorieuses Les plus petits ports de pêche et de cabotage, déclinant après la Seconde Guerre mondiale, sont reconvertis en ports de plaisance, nouveau loisir qui se popularise à partir des années 1960.

## Annexe 2/ les grandes dates des littoraux français (2010)

Tableau de synthèse réalisé par Johan Vincent, chercheur associé à la démarche d'Inventaire national du patrimoine culturel maritime des littoraux français. 2010.

Date	Rôle de l'Etat	Contexte	Thème patrimonial et ampleur	Exemple	Remarques patrimoniales
1669	Création de ports militaires au cours du 17e siècle	C. technique : Invention du bassin de radoub	Th 6 Essor du tonnage des navires et développement des grands chantiers navals	Vieille forme de Rochefort (1669-1671)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Ces bassins de radoub (utilisés durant plusieurs siècles) ont été parmi les premiers grands équipements durablement conservés</li> <li>▫ Certains bassins construits à la fin du 17e siècle et au 18e siècle, sont utilisés et adaptés aux impératifs actuels (bassin de radoub de Pontaniou, à Brest, construit en 1683)</li> </ul>
1679   1688	Programme de défense des frontières de Vauban	C. technique : Développement de la guerre de siège	Th 2 Programme royal de construction de forteresses sur les côtes	Forteresse de St-Martin-en-Ré 1681	Une grande partie de ces forteresses ont été conservées jusqu'à nos jours et sont généralement valorisées (patrimoine mondial de l'Humanité, monuments historiques, action touristique)
1681	Ordonnance de la Marine dite Ordonnance de Colbert		Th 1, Th 3, Th 4, Th 5, Th 6, Th 7		C'est le texte législatif codifiant de manière complète les usages sur le littoral
1682   1702	Programme d'éclairage des côtes de Vauban	C. économique : Essor du commerce maritime et lutte contre les risques de naufrage	Th 1 Construction de tours ou tourelles à feu	Phare du Stiff 1699	Les bâtiments des tours à feu ont été réutilisés et régulièrement transformés au fur et à mesure de l'apparition des nouvelles techniques d'éclairage. Ces constructions, antérieures au 19e siècle, sont souvent méconnues du grand public
~ ~ ~ ~ ~					
1727	Autorisation royale du chalut	C. économique : développement de l'activité de pêche avec la généralisation de nouveaux filets	Th 5 Essor de la pêche en bateau effectuée toute l'année		
~ ~ ~ ~ ~					
1785		C. économique : premiers établissements de bains de mer sur les côtes françaises	Th 8 Début de l'organisation de l'activité balnéaire	Etablissement de bains de mer de Boulogne-sur-Mer 1785	La plupart des établissements de bains de mer ont été détruits. Ceux qui demeurent, généralement transformés en hôtel, casino ou en résidences immobilières, sont toutefois reconnus comme des éléments emblématiques du patrimoine des stations balnéaires

Date	Rôle de l'Etat	Contexte	Thème patrimonial et ampleur	Exemple	Remarques patrimoniales
1806	Rétablissement d'un impôt sur le sel		<b>Th 6</b> Crise salicole sur la côte atlantique et essor de la saliculture industrielle sur la côte méditerranéenne au 19e siècle	▫ Marais salants de Séné ▫ Marais salants de Giraud	Politiques patrimoniales diverses : - Marais salants enrichis de la côte atlantique réhabilités à partir des années 1970 - Salines de Méditerranée en cours de reconversion dans le secteur touristique
1811	Création de la tour modèle type 1811 (ou tour de l'Empire)	<b>C. de guerre</b> : guerres napoléoniennes et blocus maritime du pays par les flottes étrangères	<b>Th 2</b> 160 constructions prévues : - 106 sur la côte atlantique - 54 sur la côte méditerranéenne => une dizaine achevées en 1814 (abandon du programme en 1814)	Tour modèle type 1811 de la Pointe de Cornouaille à Roscanvel 1813	Les tours modèles type 1811, intégrées dans le système défensif des côtes du 19e siècle, sont généralement bien conservées, sans être toujours valorisées
1811	Création de la Commission des phares	<b>C. économique</b> : décision de l'Etat de financer directement une politique nationale de signalisation maritime	<b>Th 2</b>		Créée alors que la France subit un blocus maritime, la Commission des Phares ne sera efficace qu'à partir des années 1820
1819	Circulaire du 9 octobre des Ponts-et-Chaussées décidant de peindre les amers en blanc	<b>C. économique</b> : volonté de développer le trafic maritime grâce à la sécurisation des côtes françaises	<b>Th 1</b>		Cette décision s'applique encore aujourd'hui pour une partie des amers des côtes françaises. Ces amers contribuent maintenant à donner une "valeur paysagère maritime" aux espaces littoraux
1823		<b>C. technique</b> : appertisation des produits de la mer, permettant leur conservation et facilitant leur vente	<b>Th 6</b> Construction de conserveries sur le littoral français, particulièrement sur la côte atlantique	"La conserverie" à Saint-Gilles-Croix-de-Vie 1850	La majorité de ces conserveries ont fermé au cours du 20e siècle => enjeux pour les décideurs : - destruction - réhabilitation/reconversion (hangars de stockage essentiellement)
1825	Programme de Rossel (construction et hiérarchisation des phares sur l'ensemble des côtes)	<b>C. économique</b> : volonté de développer le trafic maritime aux abords des côtes françaises	<b>Th 1</b> - 51 phares prévus en 1825 - 59 phares construits en 1854 - Une vingtaine de phares construits entre 1855 et 1916	Phare de Cap Camarat dans le Var 1837	Les phares sont aujourd'hui reconnus par la population comme un patrimoine exceptionnel mais leur entretien, suite à leur automatisation, pose problème (particulièrement pour les phares en mer)

Date	Rôle de l'Etat	Contexte	Thème patrimonial et ampleur	Exemple	Remarques patrimoniales
1837   1857	Inscription systématique au Budget de l'Etat d'une somme annuelle de 4 millions de francs pour l'équipement des ports	C. économique : essor de toutes les activités de transit terre/mer	Th 4 Construction de jetées, môles, quais, cales, avec l'expertise des services des Ponts-et-Chaussées	Quai Toudouze à Camaret-sur-Mer 1845	Ces constructions sont les équipements portuaires des petits ports français qui se sont développés au cours du 19e siècle
1841	Formation d'une commission-mixte d'armement des côtes	C. international : tensions avec l'Angleterre	Th 2 Définition d'un programme d'édification de corps de garde crénelés modèle 1846 => environ 150 constructions	Corps de garde de la pointe des Poulains à Belle-Ile	De nombreux corps de garde crénelés modèle 1846 subsistent sur les côtes, avec une mise en valeur variable (de l'abandon à l'étape d'un circuit touristique). Le fort de la pointe des Poulains a été réhabilité à la fin du 19e siècle par la comédienne Sarah Bernhardt
1852	Mission d'études sur la production des gisements naturels d'huîtres confiée à Victor Coste par Napoléon III	C. économique : épuisement des bancs naturels d'huîtres parallèlement à une demande urbaine croissante	Th 6 Victor Coste est considéré comme le père fondateur de l'ostréiculture moderne	Terre-pleins ostréicoles du Bono (2e moitié du 19e siècle)	Malgré un intérêt récent des Français pour l'histoire de l'ostréiculture, les parcs ostréicoles, qui s'ensavent naturellement, ne sont actuellement que rarement mis en valeur
1853	Décret du 4 juillet réglementant l'usage de l'estran	C. économique : apparition de conflits d'usage en lien avec les différentes activités maritimes	Th 3, Th 5, Th 6, Th 7		
1862   1865	Décret du 17 mai créant un réseau électrosémaphorique	C. économique : développement général de la navigation	Th 1 134 constructions prévues	Sémaphore de Dieppe 1863	Les sémaphores construits à l'époque ont été vendus par les Domaines, généralement au cours de la première moitié du 20e siècle. Ils sont devenus des propriétés privées ou ont été détruits
1865	Société centrale de sauvetage des naufragés reconnue d'utilité publique	C. économique et social : développement des activités maritimes (transport maritime, pêche, balnéaire) impliquant une sécurisation des usagers	Th 7, Th 8	Abri du canot de sauvetage d'Hoëdic 1906-1907	Les abris de ses canots de sauvetage (et leur cale), construits par ou pour cette société et désaffectés dans la seconde moitié du 20e siècle, sont généralement utilisés à d'autres usages (musée, hangar) mais sont reconnus par la population comme un élément important de l'histoire de leur port
1873		C. économique et social : création de la Société des hospitaliers sauveteurs bretons dans un cadre privé	Th 7, Th 8		Les abris de ses canots de sauvetage (et leur cale), construits par ou pour cette société et désaffectés dans la seconde moitié du 20e siècle, sont généralement utilisés à d'autres usages (musée, hangar) mais sont reconnus par la population comme un élément important de l'histoire de leur port



Date	Rôle de l'Etat	Contexte	Thème patrimonial et ampleur	Exemple	Remarques patrimoniales
1877		C. technique : mise au point de machines frigorifiques par Karl Von Linde	Th 5 Ces machines frigorifiques sont les "ancêtres" des glaciers industriels modernes	Glacière de Lorient 1926	Les glaciers construites à partir de l'Entre-deux-guerres sont aujourd'hui majoritairement des édifices qui ont été abandonnées et, au fur et à mesure, détruites.
1879	Lancement du plan Freycinet: - chemins de fer - navigation fluviale - ports	C. économique et technique : essor du commerce maritime, avec nécessité d'équiper le littoral pour capter le grand trafic maritime	Th 4 Grand programme de modernisation des ports - 76 prévus - 54 réalisés - les grands ports (Bordeaux, Nantes...) en ont bénéficié	Port de la Palice à La Rochelle 1880-1890	Ce programme a durablement marqué les ports français jusqu'à nos jours
1880 (à partir de)		C. économique : création de halles à marée dans les ports de pêche	Th 5	Halle à marée d'Etel 1888	Ces édifices sont des éléments emblématiques des ports, détruits ou réhabilités après leur désaffectation ou leur remplacement par de nouveaux bâtiments
1885   1950		C. technique : motorisation des flottes à la vapeur qui s'impose - à partir de 1885 : flotte marchande dont le tonnage des bateaux à vapeur dépasse celui des bateaux à voile - à partir de 1894 : flotte de pêche où apparaissent les premiers bateaux motorisés à la vapeur	Th 4, Th 5		C'est certainement la catégorie de bateaux qui n'a pas suscité de patrimonialisation
1895	Arrêté du 16 mai du ministère de l'Intérieur approuvant les statuts de la Société d'enseignement professionnel et technique des pêches maritimes	C. social : la pratique des pêches doit être enseignée pour diminuer les accidents dans une activité qui s'est fortement développée et qui s'éloigne de plus en plus des côtes	Th 5 - 20 écoles en 1911	Ecole de pêche de Port-Lay à Groix 1895	Il subsiste douze écoles de pêche (aujourd'hui des lycées professionnels maritimes et aquacoles). Les bâtiments des premières écoles ont généralement été vendus à des particuliers, sans mis en valeur spécifique (ormis parfois une plaque commémorative)
1899		C. social : création de l'association des Abris du Marin, fondée par Jacques de Thézac, reconnue d'utilité publique en 1920	Th 7 12 Abris du Marin construits entre 1900 et 1933 3 Abris du Marin entre 1946 et 1952 (uniquement sur les côtes bretonnes)	Abris du Marin de Sainte-Marine 1910	Trois Abris du Marin ont été classés aux monuments historiques en 2007
1906	Loi du 23 avril créant les sociétés de crédit maritime	C. économique : contexte difficile pour la pêche : - grande crise sardinière - déclin de certains grands ports morutiers Objectif => aider à la modernisation de la flotte	Th 7 En 1894, la France compte 93000 pêcheurs dont il convient d'aider les familles en temps de crise		Les crédits obtenus permettront à des familles de pêcheurs de poursuivre leur activité et d'accéder, par la suite, à la propriété (certaines maisons des quartiers de pêcheurs ont été construites grâce à cette facilité)

Date	Rôle de l'Etat	Contexte	Thème patrimonial et ampleur	Exemple	Remarques patrimoniales
1920 (à partir de)		C. économique et technique : construction de ports de pêche industrielle	Th 4	Port de Lorient-Keroman 1924	Ces ports qui ont pleinement fonctionné au 20e siècle sont en cours de transformation suite au contexte contemporain de crise de la pêche
1930 (à partir de)		C. économique : construction de remblais routiers sur le bord de mer dans les stations balnéaires	Th 8	Promenade des Anglais à Nice dans sa forme actuelle 1929-1931	Du fait de leur fonction touristique, ces remblais routiers sont considérés comme des éléments emblématiques des stations balnéaires. Aujourd'hui, elles font partie du patrimoine de ces stations
1941	Début de la construction du Mur de l'Atlantique	C. de guerre : fortification des côtes de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique par les Allemands sous la Seconde Guerre mondiale	Th 2		Ces éléments, vendus à des particuliers ou, plus souvent, abandonnés depuis une cinquantaine d'années, voire détruits (par les municipalités ou par la mer), commencent à être considérés comme du patrimoine par une partie de la population
1946		C. technique : premiers bateaux de pêche à moteur diesel	Th 5	Bateau de pêche au thon à la ligne dit "Patchiku" à Saint-Jean-de-Luz 1959	L'intérêt patrimonial pour les bateaux de travail survenu à partir des années 1980 a permis la prise en compte de ces bateaux alors récemment désarmés ou en fin de carrière, mais ces héritages coûteux à entretenir nécessitent des politiques associatives ou collectives actives
1955	Fin des mesures protectionnistes sur le goémon	C. économique et technique : développement de la pratique agricole de l'engrais chimique	Th 6	Fête du goémon à Plouguerneau	La conscience d'une disparition prochaine des derniers goémoniers conduit actuellement à une valorisation de cette activité par des animations reproduisant les pratiques et par la préservation de quelques fours et daviers à goémon

Date	Rôle de l'Etat	Contexte	Thème patrimonial et ampleur	Exemple	Remarques patrimoniales
1960		C. technique : premiers chalutiers de pêche arrière	Th 5	Chalutier dit "Au gré des vents" à La Turballe 1964	L'intérêt patrimonial pour les bateaux de travail survenu à partir des années 1980 a permis la prise en compte de ces bateaux désarmés dans les années 1990 et 2000, mais ces héritages coûteux à entretenir nécessitent des politiques associatives ou collectives actives
1960	Programme de grands aménagements portuaires	C. économique et technique : nécessité d'adapter les infrastructures portuaire au tonnage croissant des bateaux de commerce	Th 4	Dunkerque et la construction de nouveaux bassins maritimes sur 6 km, 1960	Ces grands aménagements portuaires, encore utilisés et souvent difficiles d'accès pour la population, ne sont pas actuellement considérés comme du patrimoine
1963   1983	Mission Racine	C. économique : essor du tourisme de masse sur l'ensemble des côtes françaises	Th 8 Aménagement touristique des littoraux du Languedoc-Roussillon	La Grande Motte 1966	Ces constructions, longtemps décriées, commencent à être considérées comme un patrimoine balnéaire original

# **Annexe 3/ les prescriptions et règlements juridiques liées au patrimoine dans le droit de l'urbanisme français**

## **Ceux à utiliser dans le cas d'une démarche intégrée**

Les éléments bâtis d'intérêt patrimonial identifiés font l'objet d'un zonage et de prescriptions spécifiques dans le document d'urbanisme

### **ARTICLE L. 123-1-5-7° DU CODE DE L'URBANISME**

Le règlement fixe, [...], les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article L. 121-1, qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire, délimitent les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger et définissent, en fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions.

A ce titre, le règlement peut : [...]

7° Identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection.

### **REPÉRAGE ET ZONAGE**

Le champ d'application est étendu du fait de la diversité des éléments visés et de l'ampleur des motifs qui peuvent être invoqués pour leur protection. Celle-ci peut concerner des éléments individualisés (bâtis militaires ou religieux, murets, terrasses, clôtures, cheminées vestiges, digues, façades...) ou des ensembles homogènes, naturels (un site d'échouage originel) ou bâtis (un front portuaire) ou mixtes (un site de surveillance des côtes), délimités par un périmètre dont la taille peut varier (site, secteur, quartier). La partie intérieure d'un bâtiment n'est pas concernée par cette protection.

L'utilisation du dispositif est fonction de la richesse patrimoniale identifiée et traduite comme telle par la commune. Les motifs de protections (culturels, esthétiques, historique écologiques) devront être clairement justifiés et motivés dans le rapport de présentation (cohérence architecturale, risque d'altération ou de disparition, destruction...). Si l'on privilégie un type de patrimoine comme celui faisant référence au patrimoine maritime le rapport de présentation doit consacrer des développements sur les servitudes prévues. Les éléments protégés seront également identifiés et localisés dans un document graphique (cf. figures 67 et 68).

En disposant en amont d'une carte représentant les sous-ensembles géohistoriques constitutifs d'un port et l'éventail des héritages maritimes bâtis, il est plus facile de procéder au repérage des éléments patrimoniaux visés et de justifier les règlements de protection et de valorisation. L'identification dans le document graphique entraîne des conséquences juridiques : l'application du régime de déclaration préalable en cas de travaux et l'exigence d'un permis de démolir préalable à la destruction (cf. figures 69 et 70).

## LES PRESCRIPTIONS

Le permis de démolir- Au titre de l'Article L. 421-3 du code de l'urbanisme, les démolitions de constructions existantes doivent être précédées de la délivrance d'un permis de démolir lorsque la construction relève d'une protection particulière définie par décret en Conseil d'Etat ou est située dans une commune ou partie de commune où le conseil municipal a décidé d'instaurer le permis de démolir. Le permis de démolir introduit un délai de réflexion communale concernant un bien privé dont la valeur patrimoniale est reconnue collectivement mais qui serait confronté à une situation d'urgence (ex: abandon, spéculation des terrains...). Si la démolition ne peut être évitée, il reste possible d'anticiper la construction de futurs bâtiments en s'inspirant du bâti disparu. Le règlement du PLU peut en outre définir des règles propres aux différents types d'éléments protégés mais il faut établir une séparation nette entre ce qui est imposé et ce qui est préconisé. Les préconisations et recommandations ne sont pas opposables aux autorisations individuelles.

## Ceux qui relèvent d'une démarche occasionnelle

Dans le cas où les éléments bâtis n'ont pas été identifiés et qu'ils font office d'exception, il est possible d'avoir recours à l'un de ces trois outils pour sauvegarder un bâti patrimonial :

### ARTICLE R. 111-21 DU CODE DE L'URBANISME

Quand une construction neuve peut porter atteinte au caractère patrimonial et paysager des lieux. Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Parce que la révision d'un document de planification est une démarche souvent longue, l'utilisation de l'article R. 111-21 du code de l'urbanisme peut s'avérer utile pour renégocier les contours du permis de construire déposé qui ne tiendrait pas compte des qualités paysagères, urbaines et patrimoniales environnantes et instaurer le dialogue entre l'administré et la commission d'urbanisme communale tout en demandant conseil aux partenaires territoriaux (STAP, CAUE, avocat...) sur les suites à donner au projet.

### ARTICLE L111-22 DU CODE DE L'URBANISME

Sur un territoire non couvert par un plan local d'urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu, le conseil municipal peut, par délibération prise après une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, identifier et localiser un ou plusieurs éléments présentant un intérêt patrimonial, paysager ou écologique et définir, si nécessaire, les prescriptions de nature à assurer leur protection.

### ARTICLE L111-23 DU CODE DE L'URBANISME

La restauration d'un bâtiment dont il reste l'essentiel des murs porteurs peut être autorisée, sauf dispositions contraires des documents d'urbanisme et sous réserve des dispositions de l'article L. 111-11, lorsque son intérêt architectural ou patrimonial en justifie le maintien et sous réserve de respecter les principales caractéristiques de ce bâtiment.

## **Annexe 4 /récit explicatif portant sur l'évolution identitaire de deux communes de rives opposées : Le Guilvinec et Treffiagat-Léchiagat.**

« Marquées par des différences administratives, maritimes ou urbaines, les communes de Tréffiagat-Léchiagat et de Guilvinec n'en sont pas moins complémentaires et liées par de nombreux rituels sociaux. Avant 1860 et l'essor fulgurant de la pêche, les populations maritimes des hameaux situés de part et d'autre de l'anse vivent dans une logique d'entraide car ils ne possèdent pas grand-chose. De nombreux mariages sont arrangés entre jeunes gens des deux rives pour éviter la consanguinité. A la fin du XIXème siècle, la petite ville de Guilvinec profite de l'essor de la pêche et d'un accroissement de sa population pour asseoir son indépendance vis-à-vis de Plomeur, accusée de défendre l'intérêt des paysans, et demande ainsi son autonomie administrative. Cet acte politique (1880) donne la possibilité « aux marins » de faire valoir localement leurs revendications et de mettre en place les bases d'un développement économique adapté à la pêche. Sur l'autre rive, Léchiagat dont la croissance urbaine est moins imposante que celle du Guilvinec, préserve un certain équilibre avec le bourg de Tréffiagat. Et bien qu'on entende encore aujourd'hui des gens dire sur le port « passé la vierge (statue de la sainte vierge érigée au carrefour de l'avenue du 8 mai 1945 et des rues de Moulin Mer et de Kerleguer) vous êtes chez les paysans», cette commune oscille harmonieusement entre l'Armor et l'Argoat. D'un point de vue maritime, les marins de ce territoire bigouden partagent les rives d'un port mais ont chacun développé leurs spécialités du temps de la pêche à la voile et après. Des témoignages d'anciens patrons pêcheurs confirment cette distinction des modes de pêche en précisant qu'au Guilvinec les pêcheurs ont toujours travaillé « le poisson sur l'eau » (comprendre le maquereau de dérive et la sardine que l'on appâte en surface avec de la rogue) alors qu'à Léchiagat « ils travaillent les fonds » en pêchant la langouste aux casiers et les merlus, les colins, les langoustines au chalut.

Des cartes mentales de ces lieux de pêches ont été élaborées au fil des sorties en mer et au gré des anecdotes ; pour exemple : « Buchenwald » est un lieu de chalut très difficile et le « purgatoire » se situe juste après. Le « trou à Jean » et le « trou à Marc » sont des lieux de pêche dont les noms font allusion aux patrons pêcheurs qui y allaient régulièrement.



Le « trou des 50.000 » rappelle le gain obtenu pour un coup de drague et le « matéanno » porte le nom d'un quartier de pêcheurs de Concarneau qui côtoyaient les lieux. Le nombre de journées passées en mer a favorisé cette « appropriation » des plans d'eau par secteur. Une vie s'est organisée à bord des bateaux avec des pratiques communautaires : filets embarqués des veuves et des mousses, entretien saisonnier (passer au coaltar la coque, tanner les voiles au cachou et les cordes), ramendage les filets spécifique à chaque type de pêche. Et au-delà des usages en mer, de nombreux rituels sociaux et religieux ont été adoptés afin de fixer ces pratiques maritimes à terre.

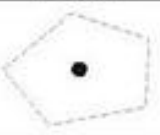














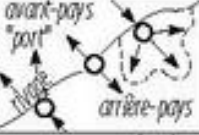
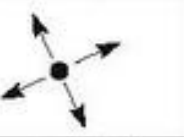



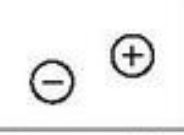

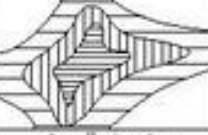


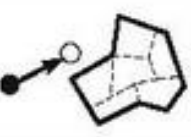


Pour pallier la rivalité des équipages et encadrer la compétition des armements, la communauté maritime a instauré des rites comme celui du pardon de Lostendro qui marque le début de la campagne de pêche du maquereau à la fin février. A cette occasion, le tirage au sort de petits objets quelconques, choisis par les patrons de canot et appelés « monch », définit l'ordre de mise à l'eau des filets lors de l'arrivée sur le lieu de pêche. Auparavant, chaque équipage fête comme il se doit, à la mi-février, le carnaval des (mardis) « gras » de tradition douarneniste pour « décompresser » avant les campagnes de pêches saisonnières (maquereau, sardine, langouste...). Les pardons religieux sont organisés avant et après les rudes campagnes de pêche. La communauté maritime demande au Saint invoqué la protection des équipages puis fête le retour des marins à terre et honore les marins disparus. A titre d'exemple, le pardon de Tréffiagat marque le début de la campagne au thon. Et le pardon de la Treminou en marque la fin. Des processions avec leurs longs cortèges de fidèles parcourent les rues de la ville au départ ou en direction du lieu de culte des environs choisi (chapelle Saint Trémeur, la chapelle Saint Fiacre, l'église Saint Riagat, chapelle de Treminou- toutes chapelles anciennes situées à l'intérieur des terres) et les festivités se poursuivent généralement à la fête foraine. L'apprentissage de la navigation et du sauvetage en mer tout comme l'entraînement physique, par leur pratique, ont renforcé la solidarité de ces « travailleurs de la mer ». Les cours théoriques dispensés aux jeunes mousses mais également aux patrons pêcheurs, ont contribué à former les nouvelles générations de pêcheurs. Dans un premier temps, l'enseignement a lieu à l'abri du Marin. Il se poursuit dans des écoles consacrées à la pêche telles que l'école de patrons pêcheurs (1907), rue Raymond Le Corre et l'Ecole d'Apprentissage Maritime (1943), rue de La Palue.

La pratique sportive a permis aux équipages de s'affronter dans de saines compétitions à l'image des matchs de waterpolo organisés en 1936 dans le bassin du port ou des matchs de football mettant en action l'Union Sportive Guilviniste (U.S.G.), surnommée « les crabes » et encadrée par une des figures locales du début du XXème siècle, issue du milieu maritime, Amédée Biguais. Enfin la ressource marine pêchée localement a inspiré directement des célébrations comme la fête de la langoustine qui met à l'honneur les jeunes filles des environs en procédant à l'élection d'une reine. Ce crustacé, pêché depuis 1912, a contribué à enrichir la population et à en assurer l'avenir économique. La ferveur populaire générée par cette fête donne lieu à la réalisation collective de chars à l'effigie de la langoustine et à un défilé de reines de beauté. La vie des familles s'organisent autour du va-et-vient des bateaux et de la sonnerie des usines qui retentit dans toute la ville. Comme pour les hommes à bord des bateaux, les femmes travaillant au sein de la même usine partagent les mêmes valeurs -qui sont bien souvent celles de l'entreprise familiale-, s'entraident et chantent également le même répertoire de chansons. Une « vie de famille » s'installe à l'usine renforçant un peu plus le sentiment d'appartenance à une marque, à un savoir-faire. Tous les employés connaissent le patron et sa famille. Ce dernier fête avec ses employés les heureux événements qui le concernent (mariages, naissances, baptêmes). Cette vie sociale à l'usine disparaîtra avec l'industrialisation de la filière dans les années 1960 et le rachat des entreprises familiales par de grands groupes. L'activité des conserveries exige une main d'œuvre féminine importante pour la mise en boîte.

« Le travail en conserverie était difficile. On faisait beaucoup d'heures. Mais on était fière de gagner notre croûte. On était contente de notre paie même si elle n'était pas élevée » témoigne une ancienne ouvrière de l'usine Paul Chacun. Les conserveries tournent à plein régime durant la saison des pêches. « Le thon cru n'attend pas. Même si tu es à te baigner, quand la sirène retentit, il faut y aller » souligne une ancienne ouvrière de l'usine Paul Chacun. Les produits frais « mis en boîte » varient. Le maquereau, le tourteau, les sardines, la coquille Saint -Jacques, les langoustines, Les anchois mais également l'artichaut. Et l'hiver, quand les bateaux ne vont pas en mer, de nombreuses ouvrières font de la dentelle pour gagner quelques sous. D'ailleurs, il n'est pas rare de voir « une vieille tante tenir un café au rez-de-chaussée de sa maison et être grossiste en dentelle ». Presque toutes les conserveries se situent sur la rive du Guilvinec.

Sur Léchiagat, seul l'atelier de fabrication de chalut de « Yann Ar prince » créé en 1926 et qui appartient à la compagnie lorientaise de chalutage à vapeur, fait mesure d'exception en fournissant un emploi aux mères, épouses et filles de marins-pêcheurs habiles dans la manipulation des aiguilles de ramendage. En 1929, Lili Le Drezen, son beau-fils, rachète l'atelier et ajoutera à l'entreprise familiale une fabrique de filet de pêche. Celle-ci se développe brillamment à l'international et est encore aujourd'hui une référence dans le métier. La construction du pont en 1951, entre Guilvinec et Léchiagat, a un impact important sur la vie économique et sociale de ce territoire bigouden. Il faudra attendre ces années-là pour que s'installe à la pointe de Léchiagat, les viviers et les ateliers de conserverie « Le Bec » spécialisés dans les queues de langoustines. Davantage des filles de Léchiagat travaillent dans les conserveries car le trajet quotidien est facilité. Et les habitants du « Kreiz Ker » ou de la « pointe » ont désormais accès aux commerces et aux services du centre-ville du Guilvinec. Cet ouvrage d'art facilite non seulement le rapprochement des habitants des deux rives mais réorganise le plan d'eau de l'anse avec, en aval, un avant-port dédié à l'activité de la pêche artisanale et de la commercialisation des produits de celle-ci et, en amont, un arrière port plus propice à l'activité de construction des chantiers navals et à l'échouage de petites unités. On comptera jusqu'à cinq chantiers navals établis dans l'arrière-port : le chantier Pierre Gléhen (1911) sur la grève (non loin du pied de pont côté Guilvinec) le chantier Gléhen et fils (1956) construit sur l'ancien site industriel de l'usine à gaz, le chantier naval de Jules Loussouarn (1938) sur la grève (non loin du pied de pont côté Léchiagat), le chantier naval de Pierre Mérour (années 1930) situé à Croas Malo et le chantier naval des charpentiers associés (1960) qui a été remplacé en 1993 par l'atelier de peintures Mao à Croas Malo. Cela fait 150 ans que les populations maritimes du Guilvinec-Léchiagat vivent au rythme des marées, transforment la ressource marine et modèlent ce rivage pour l'adapter à l'ensemble des activités maritimes projetées. L'agglomération urbaine littorale n'a cessé de se restructurer, de se transformer pour s'adapter au contexte économique changeant et aux ruptures industrielles successives. Dans ce port, qui depuis 150 ans est un haut lieu de la pêche bigoudène, que reste-t-il des héritages du passé ? ».

**Annexe 5 / table des schémas chorématiques proposés par l'école de géographie de Montpellier. Roger Brunet, 1986.**

	Point	Ligne	Aire	Réseau
<b>Maillage</b>				
	chef-lieu	limite administrative	État, région...	centres, limites et polygones
<b>Treillage</b>				
	tête, gare, port, carrefour	voies de communication	aire de desserte irrigation, drainage	graphe
<b>Attraction</b>				
	pôle, satellites	lignes d'isotropie orbites	auréoles bandes	attractions
<b>Contact</b>				
	point de passage, d'entrée, etc.	rupture, interface	aires en contact	base tête de port
<b>Tropisme</b>				
	centre d'attraction	ligne de partage	surfaces de tendance	dissymétrie
<b>Dynamique territoriale</b>				
	variations ponctuelles	axes de propagation	aires d'extension ou de régression	tissu du changement
<b>Hiérarchie</b>				
	semis urbain	dépendance emboîtement	sous-ensemble, quartier	réseau maillé

Cette table présente en colonne les « figures de base » selon les trois grandes catégories du formalisme point/ligne/surface hérité de P. Haggett, associées à une quatrième colonne qui constitue déjà un niveau de combinaison des trois précédents. En ligne, « stratégies et dynamiques », on trouve d'abord deux modalités de combinaisons structurales, qu'il nomme maillage, renvoyant à une idée de division ou d'appropriations territoriales et le quadrillage qui convoque des structures réticulaires.

# **Annexe 6/ le texte de la charte pour l'aménagement durable des ports d'intérêt patrimonial et de leurs héritages maritimes bâtis associés, présentée par le réseau « Port d'intérêt Patrimonial® » en juin 2013.**

La charte spécifique aux ports d'intérêt patrimonial disposant d'héritages maritimes, engage les communes littorales signataires à inscrire dans leur projet de territoire la conservation, la protection ou la modification raisonnée de leurs bâtis historiques à caractères maritimes dans un objectif de valorisation globale de la commune et au-delà des espaces maritimes et littoraux.

## **PREAMBULE :**

Chaque ville portuaire a développé au fil du temps un bâti spécifique lié aux activités entreprises par les hommes en relation avec la mer (quais, cales, fronts portuaires, résidences balnéaires, coopératives maritimes, etc.). Les ports, du fait de leur histoire- différente d'un site à l'autre-, de la mémoire des activités maritimes qui s'y sont déroulées, de leur intégration à un paysage désigné de culturel, sont tous à des degrés divers, d'intérêt patrimonial.

## **Définitions**

### Port et site portuaire

Dans le cadre de la charte sont appelés « sites portuaires » les sites des communes littorales (au sens de la Loi Littoral) et les sites de fond d'estuaire (non pris en compte dans le décret de la loi Littoral), ayant eu ou ayant actuellement des fonctions portuaires.

Ainsi, sont considérés comme « site portuaire » tous les sites structurés par l'existence d'un ou plusieurs aménagements, d'envergure variable, facilitant l'accès à la mer : quai, môle, cale,...pouvant être utilisés par des embarcations. L'activité de ces sites peut, ou bien a pu être, unique ou plurielle et relever du commerce, de la pêche, de la défense ou de la recherche scientifique. (A noter : les mouillages disposant d'une simple cale ou de toute autre infrastructure fixe, même modeste sont pris en compte contrairement à ceux possédant uniquement des corps-morts.

## **Or, il y a urgence...**

Compte tenu du désir de mer actuellement généralisé, des mutations économiques et sociétales qui transforment radicalement les usages des littoraux et de la pression foncière qui en découle, le danger de dénaturation ou de la disparition du bâti maritime hérité des siècles passés est bien réel. Il est urgent de protéger et de valoriser par des politiques adaptées, inspirées des principes de la Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral et du développement durable.

D'où la nécessité d'une charte spécifique aux ports d'intérêt patrimonial qui constitue à la fois :

Un outil indispensable à la mise en place d'une politique globales et différenciée de réhabilitation et d'aménagement des territoires portuaires en continuité avec leur histoire.

Une garantie de production de richesses culturelle, économique et sociale durables qui, en évitant les deux écueils d'un conservatisme figé ou d'une banalisation faisant table rase du passé, est aussi la mieux adaptées pour faire face aux enjeux littoraux et maritimes du futur.

Une aide à la bonne écriture des documents d'urbanisme et d'aménagement (volet maritime compris) intégrant le patrimoine maritime bâti.

Une telle charte n'ayant jamais été produite, celle-ci, construite en Finistère, doit avoir valeur d'exemplarité pour d'autres littoraux au-delà de la Bretagne.

### **Les objectifs à atteindre sont :**

- conforter et faire évoluer les identités maritimes des ports d'aujourd'hui au moyen de la conservation et de la valorisation de leurs héritages bâtis.
- favoriser à travers des actions de mise en valeur la transmission des héritages maritimes vivants, mémoriels, identitaires et culturels spécifiques à chaque site portuaire ; notamment dans leur inscription urbaine et paysagère.
- inscrire la valorisation patrimoniale de l'architecture et des paysages des différents sites portuaires (petits ou grands) dans des projets de territoire à objectifs de développement durable.



## **LES ELUS SOUSCRIVANT A LA CHARTE S'ENGAGENT A :**

- éviter l'irréparable c'est-à-dire la démolition pure et simple en recyclant au maximum les bâtiments. Si une nouvelle fonction n'est pas trouvée pour le bâti considéré dans le cadre d'une opportunité immédiate placer provisoirement les bâtiments sous cocoon en réalisant un entretien minimum.
- respecter un certain nombre de règles lorsque la démolition est inévitable.

Le projet architectural d'un nouveau bâtiment implanté sur le site à valeur patrimoniale doit :

- Reprendre les volumes du bâtiment d'origine
- Respecter les côtes de la façade historique ainsi que les rythmes, la taille et l'encadrement des ouvertures.
- Privilégier l'harmonie de l'ensemble bâti du secteur considéré (en particulier quand les matériaux utilisés sont différents de ceux d'origine)
- Être spécialement conçus pour le site considéré et être en adéquation avec son caractère historique.
- Œuvrer dans un souci de qualité et de pérennité, accordé à la force des émotions qui découlent de la situation unique d'affrontement des éléments terre-mer-ciel, sur cette frontière conquise, fragile et sans cesse remise en cause par la nature que sont les constructions humaines sur ces espaces portuaires.
- Prendre le temps pour chaque projet impliquant un réaménagement ou une reconversion d'usage au sein de ces espaces portuaires à valeur patrimoniale, d'associer « tradition » et « modernité ». S'éloigner des modes passagères et des projets passe-partout trop souvent proposés aux communes et aux particuliers.
- Privilégier les projets évolutifs adaptés au substrat social et culturel du lieu et qui de ce fait ne figent pas l'avenir. Le patrimoine, l'histoire, les traces des activités anciennes ne sont pas des entraves aux aménagements actuels ; au contraire ils leur donnent sens lorsqu'ils s'inscrivent dans la continuité et la cohérence.

## **LA MISE EN ŒUVRE DE CE PROGRAMME PAR LES ELUS DES COMMUNES LITTORALES DISPOSANT DE PORTS D'INTERET PATRIMONIAL NECESSITE :**

Un dialogue constant entre les acteurs du littoral (gestionnaires des ports, agents économiques, culturels et touristiques) et la commune porteuse du projet, sa société civile ou ses représentants. dialogue animé d'une volonté de concertation plurielle fondée sur des échanges d'idées, d'outils de communication, de pédagogie ; clef majeure de la réussite des projets d'urbanisme et d'aménagement portuaire à contenu patrimonial.

Des connaissances et des expertises adaptées à la spécificité des espaces littoraux marqués par les activités maritimes historiques. Plusieurs référents sur la question patrimoniale existent maintenant (service de l'Inventaire de la région Bretagne, Observatoire du patrimoine Maritime Culturel) et les services territoriaux d'architecture (SDAP, CAUE) auxquels peuvent s'ajouter les services de l'Etat et la Marine nationale selon les projets, des spécialistes reconnus pour leur valeur et l'attention qu'ils portent à l'esprit portuaire ainsi qu'à l'esprit des quartiers développés en relation avec le port.

Utiliser les outils juridiques à leur portée et qui viennent en appui d'une politique de conservation, de protection et de valorisation du patrimoine maritime bâti.

### **Cela passe concrètement :**

Dès aujourd'hui par l'utilisation de l'article R111-21 du code de l'urbanisme pour refuser un permis de démolir et/ou renégocier une demande de permis de construire. Pour que le maire puisse avoir la possibilité de s'opposer à une démolition, il faut que son conseil ait délibéré auparavant pour donner au maire ce pouvoir dans un secteur bien défini au préalable dans le PLU ou à défaut sur la totalité de l'espace communal.

A l'occasion de la révision d'un document d'urbanisme (carte communal, PLU ou SCoT) par l'intégration de la réglementation spécifique au patrimoine maritime bâti préconisée dans la charte. La commune signataire ou par extension son EPCI devront faire le nécessaire pour que le prestataire chargé de l'élaboration du document en soit averti.

A l'occasion du travail préalable à l'instauration d'un Site Patrimonial Remarquable (instauré par la loi du 7 juillet 2016 relative à la création de la liberté de création, à l'architecture et au patrimoine).

# Annexe 7/ extrait du dossier de candidature au label Port d'intérêt Patrimonial de la commune d'Audierne. Juin 2018.



## Label « PORT D'INTERET PATRIMONIAL® » : DOSSIER DE CANDIDATURE de la COMMUNE D'AUDIERNE

« Vivre et circuler librement sur le front de mer en faisant réapparaître la cohérence maritime de l'ensemble du territoire littoral et portuaire, étendu sur 1837 hectares »

### Résumé du projet - Port d'intérêt Patrimonial - :

Une Commune Nouvelle dont l'originalité est de présenter, dans ses deux composantes d'origine, une conscience différente quant à la prise en compte des héritages maritimes bâtis. Depuis 6 ans, sur Audierne la démarche « Port d'intérêt Patrimonial ® » est engagée et elle se poursuit aujourd'hui avec la nouvelle municipalité. Pour les élus, accompagnés de notre équipe (OPMC) le projet à développer est double :

- en s'appuyant sur un impératif souhaité par tous : « Vivre et circuler librement sur un front de mer », il s'agit d'inventer collectivement un modèle d'aménagement à contenu culturel, humain, paysager et esthétique fort, pour contrer la mise en place d'un aménagement « passe partout » et pauvre en contenu, tel que le propose habituellement les bureaux d'études, peu au fait de l'originalité maritime.
- d'autre part faire réapparaître la cohérence maritime de l'ensemble de ce territoire littoral et portuaire portant maintenant sur 1837 hectares, en matérialisant les liens historiques entre un front portuaire, étendu et diversifié, et les quartiers ou hameaux plus intérieurs, développés en relation directe avec un bourg d'arrière côte.



Le bourg d'arrière-côte d'Esquibien (1) et le front portuaire d'Audierne (2)

## La présentation du projet « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> »

### I. Engagement

Audierne est engagée dans une démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » depuis maintenant six ans et fait preuve d'initiatives quant à la valorisation de son patrimoine maritime bâti à l'instar de la restauration en cours du mât Fénoux, la réhabilitation de l'imposant bâtiment des affaires maritimes et du projet de réaffectation de l'ancienne Ecole d'Apprentissage Maritime. La commune d'Esquibien, de son côté, ne s'est pas engagée directement dans cette démarche.

En janvier 2016, dans le cadre de la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République, les communes d'Audierne et d'Esquibien ont décidé de fusionner en une Commune Nouvelle. Dès lors, elles envisagent l'avenir ensemble et souhaitent valoriser leur territoire, en prenant appui sur leurs héritages bâtis issus de leur histoire et des activités maritimes passées.

Pour ces deux entités territoriales qui partagent historiquement la même culture maritime, la démarche « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » donne une légitimité supplémentaire à cette Commune Nouvelle et en conforte les atouts communs. La nouvelle municipalité a conscience que l'attractivité économique et touristique de son territoire excentré, à la pointe de la Cornouaille, est intimement liée à la qualité de son cadre de vie et à ses richesses. En accordant une attention particulière aux éléments bâtis qui relèvent de son patrimoine maritime, elle valorise une partie des richesses déjà existantes sur son territoire et peut également, en dégager le potentiel en les intégrant dans des projets de territoire, actuels ou futurs.

Dans un premier temps et de façon concrète, les élus souhaitent engager des études et des travaux pour que le linéaire côtier urbanisé, retrouve une cohérence urbanistique et touristique en favorisant le « recyclage » des anciens bâtiments d'activité maritime abandonnés, en restaurant petit à petit le bâti ancien dégradé selon leurs codes d'architecture d'origine et en concevant des espaces publics qui valorisent les secteurs d'intérêt patrimonial et leurs héritages maritimes bâtis associés.

Et au-delà, l'idée est de s'appuyer sur ce front de mer très attractif pour inviter les gens de passage ou les habitants des lieux à découvrir en retrait de la côte d'autres secteurs présentant également un intérêt patrimonial maritime. Comment ? En remettant en valeur les liens existants entre :

- un couvent (celui des Capucins), un front portuaire étendu et des quartiers plus intérieurs nés de la fonction portuaire dans le cas d'Audierne
- des sites de surveillance des côtes, des hameaux retro-littoraux (Kerhuon, Kerboul, Lervily, Keryeoc'h, etc.) et un bourg d'arrière côte dans le cas d'Esquibien.



Vers le bourg  
d'arrière côte  
d'Esquibien



Portion du trait de  
côte correspondant  
au projet PIP



#### a) Présentation de la Commune Nouvelle

D'une superficie équivalente à 1837 ha, cette grande commune littorale, située à la pointe de 'Ouest-Cornouaille, non loin de la pointe du Raz, compte deux façades maritimes différentes: la première, s'ouvre au sud sur l'océan atlantique, la deuxième, à l'est, est bordée par la ria du Goyen qui remonte profondément dans les terres.

Sur la côte sud, une belle plage de sable fin (*Trez Goarem* dans l'anse du Cabestan) avec ses dunes et arrières dunes remarquables et deux pointes rocheuses : celle de *Lervily*, la plus avancée sur la mer et celle de *Pen an Enez*, jalonnent le littoral. Dans sa partie navigable, la ria du Goyen s'étire depuis la Grande plage d'Audierne et l'embouchure sableuse formant une « barre » dangereuse pour la navigation en cas de forte houle, jusqu'à l'anse du Suguensou, en limite d'Audierne-Esquibien, et au-delà jusqu'à lieu-dit *Keridreuff* en Pont Croix. Au nord et à l'ouest, un petit plateau agricole rattache ce territoire maritime aux terres du Cap Sizun.

Le linéaire côtier de cette Commune Nouvelle qui s'étend sur 12.3km, présente une variété de paysages et d'ambiances allant des rives calmes du fond de la ria au front portuaire animé d'Audierne, puis de la Grande plage de sable fin d'Audierne jusqu'à la pointe de Lervily, offrant une grande visibilité en mer mais souvent exposée aux vents du large. Sur le plateau, le bourg d'arrière-côte d'Esquibien culmine à 60m d'altitude.

#### b) Une histoire littorale et portuaire très ancienne

Présentant deux façades maritimes, l'une ouverte sur la baie d'Audierne et l'autre longeant la rivière du Goyen, ce territoire littoral a été peuplé par l'homme dès le Néolithique. En atteste la présence de Menhirs, dolmens et d'un Peulven encore existants du côté de la chapelle Saint-Evette ou la découverte d'urnes cinéraires anciennes, en retrait des dunes de *Trez Goarem* ou sur les hauteurs du *Roz Kriben*. Plus loin dans les terres, en remontant la rivière, c'est les traces d'une motte féodale que l'on perçoit sur les hauteurs non loin de l'anse Suguensou. Le site, appelé *Ar Montagne* ou *Menei-Castel* abritait autrefois une fortification à triple enceinte dédiée à la surveillance du trafic maritime en direction de Pont Croix.

Connu depuis l'antiquité comme port d'escale, Audierne sert tour à tour les intérêts du sieur du Menez -auquel Saint Louis octroie au retour de croisade (1248) les terres allant du Goyen jusqu'au port du *Loc'h* (Primelin) - puis ceux du Duc de Pont Croix qui règne en maître sur cette ville stratégique située à la jonction entre le Pays Bigouden et le Cap Sizun. Le Goyen draine à la fois les marchandises débarquées à Audierne (sel, vin) en direction de Pont Croix pour sa grande foire, mais également les denrées agricoles de la région destinées à l'exportation..

En prenant de l'importance au cours du XVIIIème, la fonction portuaire engendre une scission entre la paroisse mère d'Esquibien, agricole et la trêve portuaire d'Audierne. Le rythme de vie des habitants et leurs intérêts divergent. D'un côté, les ruraux vivent du labeur de leurs terres, au rythme régulier des saisons. De l'autre, les marins et leur famille, disposant de peu de terres, subissent les aléas de l'âpreté du travail maritime (cabotage, pêche).

L'abbaye des Capucins, fondée en 1657 sur les hauteurs du port, deviendra au fil du temps le bâtiment emblématique de l'histoire portuaire et de la commune d'Audierne.

Erigés aux temps fort de l'activité de cabotage du Cap Sizun, le couvent et son enclos, protégés par de hauts murs en pierres, dominant l'embouchure du Goyen. Pendant plus d'un siècle, les religieux, érudits, éduquent les jeunes Capistes à l'hydrographie et aux techniques de navigation pour pouvoir embarquer sur les vaisseaux du roi, de la marine marchande ou sur des barques de pêche. Après la Révolution, le couvent abritera une prison puis sera vendu le 7 juin 1795 au citoyen Lécuse. Depuis lors, le couvent fait office de résidence privée.

Au cours du XIXème siècle et jusque dans les années 1970, sur les deux rives du Goyen, des activités en lien avec la pêche (conserveries, chantiers navals, viviers) mais aussi en lien avec la surveillance des côtes et la fabrication de pain de soude, sont développées. A la fin du XIXème siècle, de nombreux artistes s'intéressent aux scènes de vie liées à cette économie maritime trépidante et aux paysages maritimes exceptionnels du Cap Sizun. Une petite villégiature s'installe en saison sur cette côte. Ainsi, en 150 ans le petit port d'Audierne est devenu une ville portuaire et touristique de taille moyenne et les liens urbanistiques existants entre le front portuaire et le bourg d'arrière côte d'Esquibien, se sont resserrés.

#### c) Une organisation de territoire héritée d'une histoire maritime à la fois littorale et portuaire

Le bourg d'Esquibien dans sa partie centrale présente un bâti ancien de bonne qualité architecturale, développé autour de l'église et de son ancien presbytère. Situé au carrefour des routes départementales quadrillant le cap Sizun, c'est autour de ce bourg ancien que l'on retrouve les principaux équipements et services de la Commune Nouvelle.

La longue rue du 14 juillet qui descend du bourg d'Esquibien en direction du port d'Audierne, présente quant à elle, deux fronts urbanisés homogènes avec un bâti développé sur une période allant du début du XIXème siècle à 1960. Cette voie de liaison entre le bourg d'arrière-côte et le port, concentrait autrefois de nombreux commerces et activités nécessaires à la vie locale (garage, cinéma, auberge et restaurant, bar-épicerie..). Suite aux mutations du secteur de la pêche et au développement d'une économie résidentielle saisonnière, les activités économiques actuelles se trouvent maintenant dans les zones artisanales dédiées ou sur le front de mer, dévitalisant ainsi peu à peu cette ancienne liaison ville-port.

Depuis le pont marquant l'entrée de ville d'Audierne jusqu'à la gare maritime de Sainte Evette, le linéaire côtier urbanisé, présente une succession de bâtiments notables hérités de cette histoire maritime, tels l'ancien bâtiment des Affaires maritimes et le pont qui franchit le Goyen, l'ancien hospice, l'église Saint-Raymond, l'hôtel-restaurant « Le Goyen », l'ancien couvent des Capucins, l'ancien Ecole d'Apprentissage Maritime, le mât Fénoux, l'hôtel-restaurant « Le Roi Gradlon », le feu de Trescadedec, l'abri du canot de sauvetage d'Esquibien (etc.).

Plusieurs secteurs urbanisés sont à distinguer:

- L'anse du Stum qui, en aplomb d'une petite falaise, a été remblayée pour faciliter l'établissement d'une route de desserte fonctionnelle et l'installation de bâtiments d'activité.
- Le bassin portuaire avec ses quais et ses deux fronts portuaires urbanisés, construit pour les besoins de la pêche au XIXème siècle, leurs quais. En retrait, d'anciens fronts bâtis datant de l'époque moderne se déploient avec leurs rampes (ancienne cale pentue) transformées en ruelles. Dans ce quartier ancien, l'actuelle rue Danton, ancienne rue double très commerçante, qui reliait le port à la Grande plage d'Audierne, est aujourd'hui désertée par les commerçants. Etroite et pentue, elle s'est dévitalisée petit à petit au profit du front de mer.
- Le chemin de halage avec d'un côté le môle du Raoulic et de l'autre le môle de l'abri du marin, la passerelle « Eiffel » aux pieds de l'enclos des Capucins reliant le môle au chemin de halage.
- Le front de mer touristique, partagé entre Esquibien et Audierne, où se mêlent des hôtels-restaurants des années 1930-50 et des résidences de tourisme des années 1970-2000.

Murets, murs et hauts murs de pierres, présents régulièrement tout le long du parcours, matérialisent dans le paysage urbain actuel l'ancienne limite terre-mer et soulignent l'ancien trait de côte avant remblais.

Enfin de nombreux hameaux retro-littoraux répartis sur l'ensemble de la Commune Nouvelle, nés d'une ancienne ferme dont certains bâtiments sont encore perceptibles aujourd'hui, se sont étoffés. Depuis les années 50, des maisons traditionnelles en pierres y côtoient des constructions récentes d'architecture néo-bretonne ou moderne. La construction d'un bâti interstitiel le long de la côte, a fait se rejoindre plusieurs hameaux, créant ainsi un pôle d'urbanisation secondaire en front de mer, comme c'est le cas au lieu-dit actuel « Saint-Evette » qui englobe trois anciens hameaux.

#### d) La rupture économique et sociale des années 1970-80

A partir de 1970, les activités maritimes, subissent de plein fouet la mutation de leurs secteurs d'activités. De nombreux bâtiments sont désaffectés et laissés à l'abandon notamment sur le front portuaire. Une crise socio-économique majeure entraîne le départ de nombreuses familles de marins vers d'autres pôles urbains (Quimper, Brest, Paris). Les modes de vie sont bouleversés et c'est tout un pan de la culture maritime qui tend à disparaître. Un élan de protection des objets et de la mémoire maritime a vu le jour spontanément à Audierne, avec la création par des bénévoles d'un musée maritime. Mais la prise de conscience de conserver et de protéger les anciens bâtiments maritimes désaffectés qui constituent aujourd'hui le patrimoine communal, est somme toute récente (moins de 10 ans).

L'élément déclencheur de cette prise de conscience a été provoquée par la vague d'opérations immobilières touristiques sur le front de mer au cours des années 1970-2000. En gagnant du terrain sur la mer, pour y faire passer la route littorale, un front bâti composé autrefois de bâtiments d'activités maritimes, a été remplacé par des bâtiments massifs et denses avec « balcon donnant sur la mer ».

Il est vrai que le tourisme reste saisonnier et qu'à travers l'essor des résidences de tourisme sur le linéaire côtier et la multiplication des résidences secondaires dans les hameaux retro littoraux, s'est opérée une redistribution de la dynamique urbaine. Aujourd'hui la difficulté réside dans l'intensité de la circulation côtière mêlant piétons, vélos, automobiles et le stationnement envahissant des véhicules en front de mer.



De nombreux bâtiments de travail situés en front de mer, ont été abandonnés ou démolis.

#### d) Plus qu'un port, Audierne est associé aujourd'hui à l'image d'une destination maritime originale

Le port conserve deux activités de pêche, réduites mais très spécifiques, la pêche au bar de ligne et la pêche aux crustacés. Cela confère une image dynamique à ce territoire maritime. Dans le même bassin, 220 places au ponton sont réservées à la plaisance pour une escale ou un séjour, offrant la particularité d'être situés au cœur d'une cité maritime historique et de surcroît à proximité de nombreux loisirs possibles : plages, randonnées, cinéma...

### III. Description des actions et des méthodes « Port d'intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » à mettre en place dans le cadre du projet municipal d'Audierne-Esquibien.

Aboutir à un projet de revitalisation de la commune dans son ensemble en partant d'un linéaire côtier attractif mais composite. Le bâti maritime historique, quelles que soient sa nature et son époque, doit être l'objet d'attentions particulières et de préoccupations. Il faut à la fois le conserver et mettre en valeur ses spécificités tout en l'adaptant aux besoins d'aujourd'hui.

#### Objectifs généraux

Cette tâche délicate peut être facilitée si elle est guidée par quelques grands principes directeurs, qui sont les suivants :

- conserver le maximum d'héritages et effectuer les restaurations au plus près de l'aspect architectural d'origine ; dans les limites des faisabilités budgétaires et techniques,
- prendre en compte l'environnement paysager (bâti et naturel) de chaque espace considéré,
- au-delà des stricts « périmètres à enjeu de préservation et de mise en valeur patrimoniale », veiller à ce que les constructions nouvelles s'accordent au mieux avec le bâti ancien.

En veillant, au niveau de la Commune Nouvelle à :

- dépasser la vision sectorielle de l'aménagement pour aller vers une conception globale des actions à réaliser dans le cadre d'un territoire maritime,
- s'appuyer sur les dynamiques sociales et culturelles existantes.

#### Actions déjà entreprises :

A Audierne-Esquibien, le maire et ses adjoints, posent actuellement en filigrane les bases d'un projet de revitalisation de territoire maritime :

- d'une part, en accueillant de nouvelles fonctions économiques et résidentielles dans des bâtiments maritimes emblématiques réhabilités (Affaires Maritimes ou l'Ecole d'Apprentissage Maritime),
- d'autre part, en engageant des travaux sur de petits tronçons de l'espace public, visant à améliorer les déplacements et à valoriser les secteurs d'intérêt patrimonial maritime sur l'ensemble du front de mer d'une étendue de 12.3km.

#### Opérations à poursuivre et à entreprendre

##### a- opérations ciblées

##### Réhabilitation :

- de l'ancien abri du canot de sauvetage de Saint Evette en lieu d'accueil touristique (gîte, café) et de mémoire du sauvetage en mer (cf carte ci-après : action 1).
- de l'ancien bâtiment de l'Ecole d'Apprentissage Maritime qui va accueillir le musée maritime d'Audierne-Cap Sizun (cf carte ci-après : actions 2-3).
- de l'ancien hospice qui n'abritera plus le musée maritime (cf carte ci-après : action 4).

##### Restauration :

- poursuite de l'opération de conservation du mât Fénoù avec son insertion dans le site de surveillance des côtes du môle du Raoulic (cf carte ci-après : actions 2-3).

##### Réaménagement des espaces publics :

Opération à mener sur l'ensemble du trait de côte pour favoriser la déambulation tout en valorisant le patrimoine maritime bâti qui ponctue le littoral, depuis le quartier du Stum jusqu'à St Evette. Dans ce cadre, pour les projets déjà engagés (à l'exemple du réaménagement de trois places du centre-ville-bureau d'étude A3 paysage), il s'agira de reprendre les orientations générales d'aménagement décidées par le comité de pilotage PIP à l'échelle du trait de côte pour intégrer les objectifs PIP avant travaux.

##### b- Création d'un comité de pilotage dédié à la démarche PIP<sup>®</sup>

##### Composition

Sa composition plurielle comprend des élus, des techniciens et au besoin des membres « éclairés » d'associations. La composition de ce comité de pilotage sera placée sous l'autorité du maire.

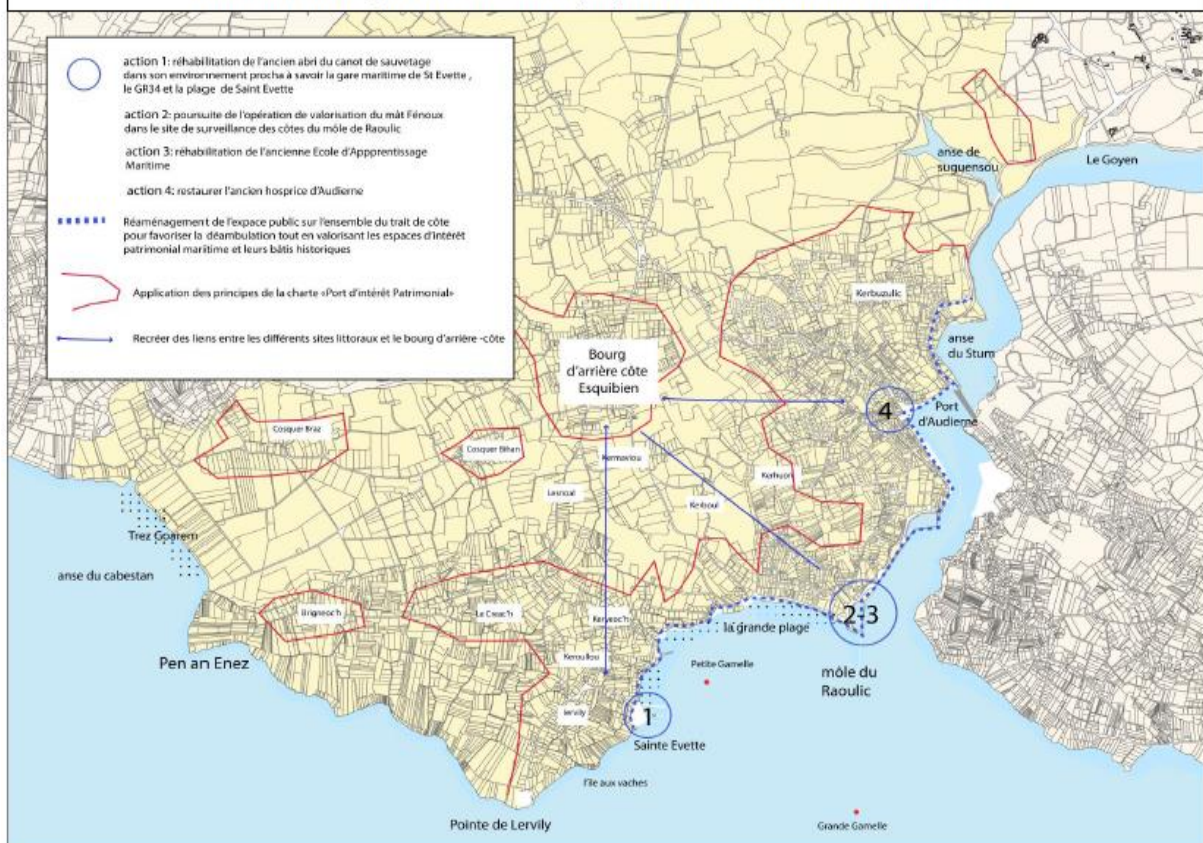
##### Objectifs du comité de pilotage

S'assurer en amont de la bonne marche des projets et de leur réalisation dans l'esprit « Port d'Intérêt Patrimonial<sup>®</sup> », en veillant plus particulièrement à :

- La qualité des projets,
- La dynamique collective,
- Leur intégration dans la démarche de la Commune Nouvelle.  
Sans toutefois remplacer les bureaux d'études et professionnels utiles à la maîtrise d'ouvrage ou la maîtrise d'œuvre.



## Les actions envisagées dans le cadre du projet de label « Port d'intérêt Patrimonial® »



Le projet « Port d'intérêt Patrimonial® » d'Audierne-Esquiénois s'attache plus spécifiquement à la mise en cohérence et à la valorisation des espaces d'intérêt patrimonial se succédant le long du linéaire côtier. Deux problématiques sur lesquels il faudra travailler collectivement sont ici ciblées:

- Accompagner les études et travaux déjà lancés, portant sur de petites portions du linéaire côtier, dans l'optique d'aboutir une réalisation cohérente dans son ensemble par rapport à ces opérations dispersées.
- Travailler à un document cadre pouvant servir de base à un modèle d'aménagement à contenu culturel, humain, paysager et esthétique éventuellement reproductible sur d'autres espaces portuaires et littoraux à caractère historique et de taille moyenne et petite.

1 500 000 €

Automne hiver 2018

8 JUN 2017

Commune d'Audierne

AMENAGEMENT DE LA PLACE DE LA LIBERTÉ, PLACE DE LA REPUBLIQUE, PLACE DES HALLES

**Bureau d'urbanisme**  
Mairie de la ville d'Audierne  
2 rue Jean Béraud  
56750 AUDIERNE  
Tel. 02 97 76 94 44  
Fax. 02 97 76 33 52  
Courriel: bureau.urbanisme@ville-audierne.fr

**Bureau d'urbanisme**  
Mairie de la ville d'Audierne  
2 rue Jean Béraud  
56750 AUDIERNE  
Tel. 02 97 76 94 44  
Fax. 02 97 76 33 52  
Courriel: bureau.urbanisme@ville-audierne.fr

**Bureau d'urbanisme**  
Mairie de la ville d'Audierne  
2 rue Jean Béraud  
56750 AUDIERNE  
Tel. 02 97 76 94 44  
Fax. 02 97 76 33 52  
Courriel: bureau.urbanisme@ville-audierne.fr



Extrait de l'avant-projet concernant l'aménagement des 3 places du centre-ville qui sera à préciser et à enrichir dans l'esprit de la démarche PIP.



Le Stum : un ancien linéaire côtier qui aujourd'hui fait office de porte d'entrée dans la ville. Enjeu : aménager les espaces publics de façon à favoriser la déambulation et à faire ressortir l'identité maritime des lieux.



Le front portuaire d'Audierne : retrouver une logique urbanistique en s'appuyant sur les traces du glorieux passé portuaire (exemple : les murs de défense côtière).



L'ancien bâtiment de l'Ecole d'Apprentissage Maritime en cours de réhabilitation pour accueillir des appartements et le musée maritime.



L'ancien abri du canot de sauvetage : un bâtiment à recycler pour être un lieu d'accueil et de mémoire.



Un bâtiment emblématique de surveillance des côtes à réinsérer dans le site actuel.

## Le calendrier de réalisation

PHASE	DEROULEMENT
<p><b>2018</b>  <b>Mise en place du projet global</b></p>	<p>Constitution d'un groupe de travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place un comité de pilotage,</li> <li>• Amorcer ou poursuivre les projets urbanistiques ciblés dans le cadre de la dynamique « PIP » notamment le projet de réaménagement des trois places du centre-ville</li> <li>• Définir les modalités d'une participation active de la population sur l'ensemble des projets</li> </ul>
<p><b>2019-2021</b>  <b>Actions et suivi</b></p>	<p>Mise en action et suivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poursuivre les projets urbanistiques ciblés dans le cadre de la dynamique « PIP »</li> <li>• Soutenir et suivre le comité de pilotage,</li> <li>• Organiser des réunions participatives avec les acteurs locaux du patrimoine et à destination du grand public, dans l'objectif de développer une culture commune du « patrimoine maritime » au-delà des opérations urbanistiques.</li> </ul>
<p><b>2022</b>  <b>Bilan et ouverture</b></p>	<p>Finalisation du projet/évaluation des actions</p> <p>Organisation d'un forum « Rencontres de la mer » avec l'implication d'acteurs locaux et régionaux concernés par la revitalisation économique, sociale et culturelle de ce territoire maritime. Base d'un nouveau projet ?</p>

### Conclusion

Nous avons bien conscience qu'en cinq ans, la démarche « Port d'Intérêt Patrimonial<sup>®</sup> » ne permettra peut-être pas de mettre en œuvre totalement l'ensemble des actions présentées dans ce document. Certaines seront pleinement réalisées, d'autres porteront leurs fruits mais parfois invisibles, d'autres encore se heurteront à des intérêts catégoriels. Rappelons qu'il s'agit d'une expérience pionnière dont il faudra faire l'évaluation à la fin du projet.



## LES PORTS D'INTERET PATRIMONIAL: UN POTENTIEL POUR LES CÔTES D'ARMOR



Réseau Port d'Intérêt Patrimonial®

Présentation du jeudi 30 janvier 2020-Office du tourisme communautaire LTC



## Les Côtes d'Armor, des identités maritimes originales portées en chapelet par une variété de sites portuaires...



Présentation du jeudi 30 janvier 2020-Office du tourisme communautaire LTC

# Annexe 8/ présentation faite à l'Office de Tourisme de Lannion Trégor Communauté et aux élus des communes costarmoraicaines de Tréguier et Lézardrieux, février 2020.

## Constat:

il réside encore une grande confusion dans le discours, l'opinion et l'action

entre:

- ville portuaire, port et site portuaire
- atout, compétence et projet
- patrimoine et héritage
- patrimoine matériel, immatériel, naturel, navigant ou bâti...

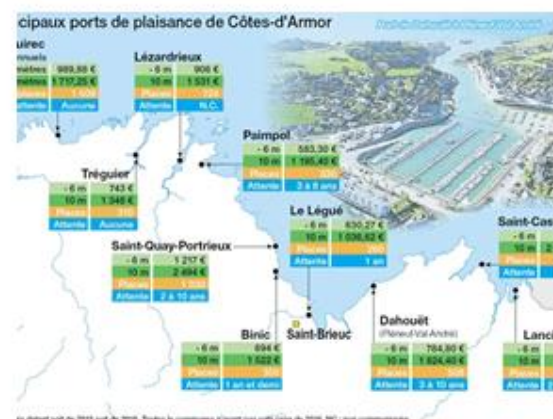
De la richesse que constitue la diversité de l'ensemble, les sites portuaires sont aujourd'hui classés en fonction des compétences et des projets qui se portent sur eux.



Qu'est ce qu'on entend par patrimoine? Des pontons, des mouillages, des hangars, un front portuaire du XIXème siècle ?



N'est ce pas plutôt la diversité des sites portuaires et la qualité des infrastructures pour certains d'entre eux (favorisant le bon développement et le renouvellement des activités maritimes) qui constituent un atout pour les Côtes d'Armor?



présentation du jeudi 30 janvier 2020-Office du tourisme communautaire LTC

Dans une confusion des termes entre le littoral et les ports, les villes portuaires ne sont pas clairement distinguées dans la politique touristique

**Description du littoral d'après les éléments naturels.**  
Les villes portuaires ne sont pas distinguées alors qu'elles concentrent une majorité de lieux d'accueil, d'activités et d'hébergement touristiques.

**Le patrimoine maritime bâti, s'il était distingué, pourrait apparaître ici comme une richesse complémentaire à celle des monuments déjà classés pour les « unités touristiques » ciblées.** Cela viendrait donner du sens à l'ensemble du territoire maritime.

Présentation du jeudi 30 janvier 2020-Office du tourisme communautaire LTC

**1. recenser les ports dans leur ensemble et les espaces d'intérêt patrimonial maritime associés pour:**

- montrer l'étendue des territoires maritimes et souligner l'ensemble des richesses qui en découlent.
- favoriser l'identification du patrimoine maritime parce qu'il constitue une ressource de territoire.

Exemple site internet Office du tourisme LTC

**LISTE DES PORTS**

**CARTOGRAPHIE**

**INFORMATIONS DÉTAILLÉES**

**Les ports**

Distinguer tous les ports, les sites portuaires et les mouillages.

Patrimoine maritime?

Présentation du jeudi 30 janvier 2020-Office du tourisme communautaire LTC



## 2. s'appuyer sur les villes portuaires et utiliser le patrimoine maritime bâti comme un outil pour rassembler, fédérer tous les publics autour de projets ET transmettre une partie de l'histoire.

Exemples de projets intégrant le patrimoine maritime bâti

- Pour les besoins actuels en logement en vue du développement de l'habitat des communes littorales.

Exemple de maison privée  
la maison Jézequel à Paimpol



Quand les conditions techniques et financières le permettent, CÔTES D'ARMOR HABITAT peut participer, aux côtés des acteurs locaux, à la conservation du patrimoine ancien de qualité (écoles, presbytères...) pour sa transformation en logements locatifs.



- En vue de l'installation d'un équipement ou d'un bâtiment d'accueil du public.



Exemple de la maison des plaisanciers, ancien entrepôt des Ponts et Chaussées ayant servi aux douanes. Saint-Cast-le-Guildo.

### La Coopérative à Trédrez-Locquémeau

28 juillet 2012



#### Une salle dédiée à la culture

L'Union des Pêcheurs de Locquémeau a fait construire ce bâtiment en 1946 pour l'activité de pêche à la sardine. Au fil du temps, le lieu a connu plusieurs usages. La mairie, propriétaire depuis 1970, a réhabilité le bâtiment en 2011 pour le céder aux

expositions et aux spectacles. L'architecte a respecté l'esprit du bâtiment et apporté les éléments fonctionnels nécessaires à l'usage prévu : murs d'exposition, éclairage naturel et artificiel, possibilité d'occultation, passerelle pour l'éclairage et la sonorisation des spectacles, locaux techniques, rangements et sanitaires. La mairie n'a pas de programmation culturelle en tant que telle et met le lieu à disposition des artistes et associations. Quelques expositions ont déjà été proposées en 2011. La Coopérative a accueilli son 1er spectacle en juin dernier avec *Improbables possibles*, une création de la Cie Le Dentier de la Poule. Des expositions et une conférence sont programmées cet été.

Contact : Mairie 02 96 35 74 52

Présentation du jeudi 30 janvier 2020-Office du tourisme communautaire LTC

## 3. assurer sur le long terme le renouvellement et le déploiement d'activités en mer

Les projets d'aménagement sur le littoral se font actuellement dans un contexte de plus en plus contraignant pour les activités maritimes:

- Au niveau réglementaire (application Loi Littoral L146-6 CU espaces remarquables ...).
- Au niveau des aides publiques et des subventions accordées.
- Au niveau administratif pour le montage des dossier

Du fait de leur position stratégique (terre/mer) certains héritages maritimes bâtis représentent de belles opportunités à saisir pour les promoteurs immobiliers. Ces derniers faisant miroiter aux élus de nouvelles fonctions touristiques et une hausse de l'attractivité de leur commune. Il ne faut pas perdre de vue que les gens de passage viennent en Bretagne pour voir les « travailleurs de la mer » et bénéficier directement ou indirectement de leurs activités (ressources culinaires, loisirs nautiques, dynamisme des ports...)

Laisser un bâti hérité du maritime être démantelé au profit d'autres activités voire démolit ou abandonné revient à perdre un usage maritime. Il faut dès aujourd'hui anticiper les redéploiement des activités maritimes de demain.

# Table des matières

---

INTRODUCTION	7
<b>PARTIE 1 : LE PORT ET LA VILLE PORTUAIRE</b>	<b>25</b>
<b>Chapitre 1 : Le port un objet de recherche</b>	<b>26</b>
1.1. L'émergence du port dans les Sciences Humaines et Sociales	31
1.1.1. Dans l'élan d'une Nouvelle histoire	33
1.1.2. Le port se dessine au présent dans la géographie	38
1.2. Le port, un objet à la réalité plurielle difficile à définir	44
1.2.1 Retour sur l'historique du mot port	44
1.2.2. De nouvelles acceptions du mot « port » possibles dans une approche dynamique d'économie maritime	50
1.3. La construction d'un objet de recherche complexe : la ville portuaire	54
1.3.1 « Le port et la ville » pris sous l'angle de la géohistoire	54
1.3.2. Les contours de la ville portuaire	56
1.3.3. La ville portuaire, un invariant du territoire littoral et maritime	66
<b>Chapitre 2 : le port et la ville dans le contexte de la France métropolitaine</b>	<b>69</b>
2.1. Vers un découplage de la ville et du port : exemples de trajectoires portuaires	69
2.2. Une vision dualiste de la ville et du port	82
2.2.1. Le port pris dans un système économique : une vision maritime	82
2.2.2. La ville portuaire prise dans un maillage urbain : une vision terrestre	96
2.3. L'archipel des villes portuaires : une catégorie particulière	113
2.3.1. Les villes portuaires de taille petite et moyenne doublement à la marge	114
2.3.2. Repartir des villes portuaires de taille petite et moyenne pour aménager le littoral	120



<b>PARTIE 2 : UNE METHODOLOGIE SPECIFIQUE AUX VILLES PORTUAIRES DE TAILLE PETITE ET MOYENNE</b>	<b>130</b>
<b>Chapitre 3 : renouveler la pensée urbanistique de cette catégorie de villes portuaire</b>	<b>134</b>
3.1. Une constante et des insuffisances dans les études préalables à l'aménagement urbain portuaire	134
3.2. Le choix d'une géographie maritime patrimoniale pour appréhender les villes portuaires de taille petite et moyenne	143
3.2.1 L'émergence du champ patrimonial en sciences humaines et sociales	144
3.2.2. Une méthodologie fondée sur la géographie patrimoniale	148
3.2.3. Dans le cadre d'une recherche action appliquée à la Bretagne	152
<b>Chapitre 4 : l'héritage maritime bâti, l'élément-clef de l'analyse spatiale de la ville portuaire de taille petite et moyenne</b>	<b>160</b>
4.1. DEFINIR les héritages maritimes bâtis	162
4.1.1. Nommer et classer le bâti maritime	162
4.1.2. Une temporalité commune aux héritages maritimes	166
4.1.3. Un classement spécifique aux héritages maritimes bâtis	169
4.2. IDENTIFIER les sous-ensembles constitutifs de la ville portuaire grâce aux héritages maritimes bâtis	174
4.2.1. Spatialiser les héritages maritimes bâtis	174
4.2.2. S'appuyer sur les espaces urbano-portuaires pour créer un zonage d'urbanisme adapté aux valeurs intrinsèques de la ville portuaire de taille petite et moyenne	180
4.3. TRANSPOSER ET TRADUIRE l'intérêt patrimonial d'un bâti ou d'un ensemble urbain maritime dans l'urbanisme réglementaire	182
4.3.1. Qu'est-ce qu'un bâti d'intérêt patrimonial maritime ?	182
4.3.2. Les règles générales du code de l'urbanisme applicables aux bâtis et espaces d'intérêt patrimonial maritime	191

<b>Chapitre 5 : trois modes d’approche pour diagnostiquer le territoire littoral et maritime</b>	<b>198</b>
5.1. Une territorialisation sous l’influence de cycles terre-mer	198
5.1.1 Comment le territoire de la ville portuaire est-il approprié? Quels sont les signes distinctifs de cette appropriation ?	198
5.1.2. Analyses de territoire sous l’angle du maritime	202
5.1.3 Un nouvel outil de synthèse représentant les cycles terre-mer	216
5.2. Les paysages culturels maritimes	218
5.2.1. Qu’entend-t-on par la notion de paysage ?	218
5.2.2. Eduquer à la mer pour aiguïser les regards	222
5.2.3. Appréhender le paysage culturel maritime en partant des unités paysagères	227
5.3. Les identités de territoires maritimes	233
5.3.1. L’identité : une valeur commune ou un critère de différenciation ?	233
5.3.2. La réitération des identités maritimes comme fil conducteur de l’analyse de territoire	237
<b>PARTIE 3 : INTEGRER LE PATRIMOINE MARITIME A DIFFERENTS ECHELONS DE POLITIQUES PUBLIQUES DURABLES</b>	<b>246</b>
<b>Chapitre 6 : modéliser les villes portuaires de taille petite et moyenne dans leur territoire maritime et littoral de référence</b>	<b>251</b>
6.1. L’apport de la géographie structurale à notre modèle	252
6.2. Le modèle structural de la ville portuaire de taille petite et moyenne	257
6.3. La grille de lecture du modèle incluant les variantes	280
<b>Chapitre 7 : le patrimoine maritime bâti appliqué à la ville durable</b>	<b>293</b>
7.1. Positionnement de ma recherche dans le contexte général de l’urbanisme durable.	293
7.2. La mise en œuvre du processus à l’échelon communal. La démarche « Port d’intérêt Patrimonial® » pour cadre d’application	297
7.2.1. La genèse du réseau « Port d’intérêt Patrimonial® » en Finistère	297
7.2.2. La philosophie du réseau et le sens donné à cette action collective	301
7.3. Mise en œuvre de la démarche « Port d’intérêt Patrimonial® » à l’échelon communal	305

7.4. Placer le projet dans une démarche exemplaire et l'identifier grâce au label « Port d'intérêt Patrimonial® »	317
7.4.1. Encourager la mise en route de projets d'urbanisme durables et inventer de nouvelles façons de faire	317
7.4.2. Les garants du label sur le long terme : le jury et la feuille de route	323
<b>Chapitre 8 : les villes portuaires d'intérêt patrimonial maritime intégrées à une politique touristique durable</b>	<b>333</b>
8.1. Le positionnement de ma recherche dans le contexte général du tourisme durable	333
8.2. Prendre en compte la ville portuaire en tant que lieu touristique dans le cadre technique et politique du tourisme durable	342
8.2.1. La mise en tourisme des villes portuaires et leur inscription dans la politique touristique à l'échelle du Bloc communal	346
8.2.2. Conforter le rôle des villes portuaires en tant que pôle touristique et patrimonial breton	353
CONCLUSION	358
Bibliographie	370
Table des illustrations	383
Annexes	389
Tables des matières	424
Résumé	429



---

**Titre :** le patrimoine maritime bâti comme levier de développement durable des villes portuaires de taille petite et moyenne. Mise en œuvre d'une recherche appliquée sur le territoire breton.

**Mots clés :** Patrimoine maritime bâti. Ville portuaire. Ville de taille moyenne et petite. Renouvellement urbain. Culture maritime. Territoire littoral et maritime. Aménagement et développement durable

**Résumé :** Alors que le patrimoine maritime suscite un intérêt croissant dans les champs d'étude historique, ethnologique et socio-économique, l'approche géographique du patrimoine maritime reste encore peu explorée. Cette contribution consiste en une réflexion méthodologique portant sur le patrimoine maritime bâti dans le cadre du renouvellement urbain et économique des villes portuaires, plus particulièrement celles de taille petite et moyenne pour lesquelles il n'existe aucun modèle d'aménagement et de développement durable.

La démarche consiste à avancer les bases d'un protocole de recherche innovant en partant d'exemples concrets du maillage urbain du littoral breton. Reproduit ainsi à différentes échelles de territoires littoraux, ce travail met en exergue un modèle de revitalisation possible pour les villes portuaires de taille petite et moyenne, sur des bases patrimoniales qui permettent le renouvellement des fonctions maritimes, la valorisation des identités littorales et l'émergence de « cités maritimes nouvelles ».

---

**Title :** the maritime heritage built as a lever for the sustainable development of small and medium-sized port cities. Implementation of applied research on the Breton territory.

**Keywords :** built maritime heritage, harbour city, small and medium sized cities, urban renewal, maritime culture, coastal and maritime territory, coastal development and planning.

**Abstract :** While maritime heritage has proven appeal to field of historical and ethnological studies, geographically it is less explored. This contribution consists of a methodological reflexion on built maritime heritage in the context of the renewal of harbour cities and economic evolution, with emphasis on the cities of small and medium size for which no model for land-use planning is available.

The goal is to offer the bases of an innovative field of research via concrete examples taken from the Brittany's urban network. Repeated at different scales, this work highlights a potential model for the revitalization of small and medium sized harbor cities. The cultural heritage allows for the renewal of maritime functions, the development and growth of regional and local identity and the emergence of modern maritime cities.