



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement

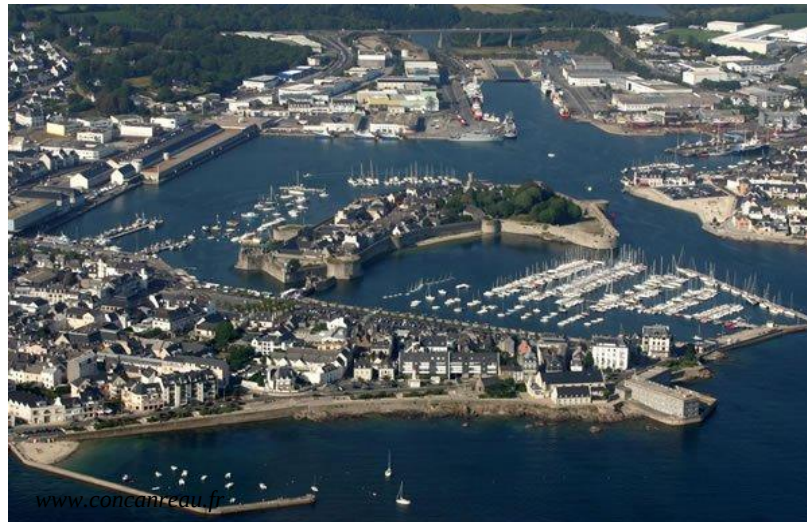


UNIVERSITÉ
FRANÇOIS - RABELAIS
TOURS

Réaménagement de l'interface ville-port

Création d'un centre culture, le Georges Simenon

CONCARNEAU – Finistère -29



TAUSSAT Anne-Elisabeth
Stage de découverte
DA3 – 2013-2014

Tuteur : NADOU, Fabien



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



UNIVERSITÉ
FRANÇOIS - RABELAIS
TOURS

Réaménagement de l'interface ville-port

Création d'un centre culturel, le Georges Simenon

CONCARNEAU – Finistère -29

TAUSSAT Anne-Elisabeth
Stage de découverte
DA3 – 2013-2014

Tuteur : NADOU, Fabien

Avertissements

- ✓ Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.

- ✓ Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.

- ✓ Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Avant de commencer ce rapport, je souhaite adresser mes remerciements à toutes les personnes qui m'ont encouragé, soutenu, renseigné lors de la réalisation de ce projet.

Premièrement, je remercie particulièrement M. Nadou, mon tuteur, professeur au département aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, qui m'a soutenu et m'a apporté de nombreux conseils qui m'ont toujours permis d'avancer dans ma réflexion.

Je tiens à remercier les différentes personnes rencontrées qui m'ont aidé dans mes recherches, à savoir :

Mr G. Noga, Responsable du bureau d'étude de la commune

Mme B. Roy, Directrice Générale Adjointe de la CCA

Mme M. Ouchem, Architecte du service développement maritime de la Chambre des Commerces et d'Industrie (CCI)

Mr B. Quivillec, Adjoint aux sports et aux affaires portuaires

Mme M-A. Beyou, Directrice de la bibliothèque municipale de Concarneau

Mme Le Gris, Employée de la médiathèque les Ursulines de Quimper

Enfin, j'adresse mes remerciements aux habitants de Concarneau qui ont pris le temps de répondre à mes questions.

Sommaire

Avertissements	1
Remerciements.....	2
Sommaire	3
Introduction	5
I. Concarneau, une commune littorale	8
A. Une position territoriale stratégique.....	8
B. Le territoire et son organisation institutionnelle	9
C. Une population stable mais vieillissante	12
D. Concarneau, un port dans une ville, une ville dans un port	13
E. Une commune balnéaire et touristique.....	16
II. Les villes-ports vues par la littérature	17
A. Les mutations et la dissociation des villes/ports	17
B. Les interfaces villes-ports.....	17
C. Les alliances ville/port.....	23
D. La culture : un nouvel enjeu pour le développement local et le développement ville-port	28
III. La méthodologie suivie durant le projet.....	30
A. Un diagnostic territorial	30
B. La méthode AFOM	30
C. Les sources pour réaliser le diagnostic avec la méthode AFOM	31
D. La réalisation du projet.....	32
E. Les avantages et inconvénients de la méthode AFOM	32
IV. Un diagnostic territorial ciblé.....	33
A. Le port de Concarneau, une mixité pêche plaisance	33
B. L'interface ville-port	40
C. Les espaces culturels	45
D. Le tableau AFOM.....	53
V. Un centre culturel sur l'interface ville-port	56
A. Les différents scénarios et propositions	56
B. Un nouvel équipement culturel	56

Conclusion.....	73
Bibliographie.....	74
Sites Internet	75
Table des illustrations	78
Cartes.....	78
Graphiques.....	78
Photos	78
Figures	78
Index des sigles.....	80
Annexes	81
Table des matières	84

Introduction

Le port et la ville ont longtemps imbriqué leurs fonctions afin de former des places d'échanges, de valorisation et de production pour le commerce maritime. Mais les évolutions économiques et sociétales du 20^{ème} siècle ont provoqué des évolutions et des modifications de leurs relations. De nombreuses villes ont alors délocalisé leurs activités portuaires hors du territoire urbain, provoquant le délaissement de nombreuses infrastructures. Les zones portuaires, symboles d'une ère industrielle marchande, se sont alors retrouvées abandonnées et inutilisées. Les espaces à l'interface de la ville et du port constituent alors une véritable rupture entre les deux unités.

Mais depuis quelques années, les acteurs locaux mènent des réflexions sur la reconversion et la réhabilitation de ces lieux afin de résorber ces ruptures. De nombreux choix de reconversion sont possibles pour accueillir de nouvelles fonctions plus adaptées au contexte actuel. Certains prônent la protection de ce patrimoine alors que d'autres préfèrent utiliser ces espaces pour accueillir de nouvelles fonctions.

Le port de Concarneau situé au cœur de la ville a lui aussi dû affronter les évolutions économiques du siècle dernier. Il a vu ses activités de pêche hauturière notamment progressivement décliner pour laisser place à des activités de plaisance et de mareyage beaucoup plus florissantes. De nombreuses infrastructures se sont alors retrouvées sous utilisées voir vacantes. De plus, l'évolution des activités de pêche a progressivement impactée l'image de ce port si emblématique auparavant. Progressivement délaissé par les habitants, une rupture est alors apparue entre le port et la ville.

Mais aujourd'hui les acteurs locaux souhaitent restructurer le port pour l'aménager différemment. Profitant des nouvelles normes environnementales, des nouveaux besoins et des innovations technologiques, le Conseil Général, propriétaire du port, a lancé un nouveau schéma d'aménagement de l'ensemble du port afin de restructurer le port, l'interface et les activités.

Mais face à la restructuration de l'interface Ville-Port, de nombreux enjeux se présentent et sont à prendre en compte.

Satisfaire l'ensemble des acteurs

Tout d'abord l'ensemble des volontés des acteurs du projet doivent être satisfaites. Le projet d'aménagement doit répondre aux attentes de l'ensemble des acteurs impliqués dans les activités portuaires que ce soit la Chambre des Commerces et d'Industries (CCI), la commune, l'interprofession, l'agglomération (Concarneau Cornouaille Agglomération), la bibliothèque mais aussi les habitants de Concarneau et de l'agglomération.

Redynamiser l'interface pour recréer des liens ville-ports

Le décroisement du port devient aujourd'hui une nécessité, il est important de réintégrer la ville au port et de favoriser une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires. Cette mixité entre les activités du tertiaire, de la plaisance, des croisières est permise par l'amélioration des flux des personnes, habitants ou touristes au sein du port.

Le rôle des politiques publiques est alors important dans cette ouverture. En effet, il est important d'expliquer le port aux citoyens pour qu'ils comprennent l'importance d'une telle activité sur le développement économique de leur territoire. Les acteurs

locaux ont aussi un rôle à jouer dans la promotion des métiers industrialo-portuaires souffrant d'une mauvaise réputation, afin de susciter de nouvelles vocations chez les jeunes et les femmes, peu représentées. Animer le port et le faire vivre en l'ouvrant aux habitants et touristes à partir d'un programme d'activités, composées notamment de visites, de projets pédagogiques et culturels, de parcours promenades est aussi nécessaire pour recréer ces liens entre la ville et le port.

Le projet de centre culturel doit répondre à l'étanchéité ville/port, revitaliser la ville et cette interface en révélant ces lieux presque méconnus aux yeux de la population. La culture peut être un moyen de découverte ou de redécouverte de la ville. Le centre culturel doit permettre de recréer des liens entre la ville, le port et les citoyens et d'améliorer l'environnement des personnes habitant à proximité. La culture est le symbole du « bien vivre ensemble » au cœur des objectifs de création de liens villes ports. La reconversion de l'interface Ville-Port avec la culture peut favoriser la découverte de cette zone urbaine et permettre la création d'une nouvelle « identité métropolitaine maritime ». Mais cette revalorisation, réorganisation de l'interface ville/port doit tenir compte des spécificités fonctionnelles et paysagères de l'espace.

Redonner une centralité à la ville

L'interface doit devenir un lieu de vie, d'activités, de rencontres, un lieu public. Aujourd'hui, la ville de Concarneau ne possède pas de véritable centre-ville. L'interface ville-port est située dans le centre, installer un centre culturel à cet endroit permettrait avec le pôle multimodal de créer cette centralité manquante. Ainsi, le centre culturel devient aussi un enjeu politique puisqu'il joue dans l'organisation de la ville.

Affirmer l'attractivité du territoire

Aujourd'hui, l'objectif des politiques urbaines est de faire une ville la plus attractive et la plus dynamique possible aux yeux des habitants, des potentiels futurs habitants, des touristes mais aussi des entreprises. Le confort et la qualité de vie sont donc actuellement des priorités pour les habitants mais aussi pour les touristes.

Il est important de développer un projet mettant en valeur les spécificités de la ville et suscitant l'intérêt de la population locale. Reconvertir l'interface ville-port est l'occasion de réaliser un projet donnant une nouvelle image à la ville. Il doit permettre de conserver son identité de ville portuaire et son appellation de ville d'Art et d'Histoire. Il ne doit pas effacer le passé et l'histoire de ce lieu mais au contraire le mettre en avant et respecter ce patrimoine hérité du passé. Ce projet de centre culturel doit augmenter l'attractivité touristique de la ville et avoir un effet de levier sur le territoire. Il doit à la fois revaloriser la pêche et mais aussi attirer les plaisanciers. Il est important que le territoire s'adapte aux nouvelles évolutions de la société qu'il se renouvelle. .

Le centre culturel et le réaménagement de l'interface doit aussi avoir un effet sur l'attrait économique. La culture en améliorant l'image du territoire permet d'attirer des entreprises, et de nouveaux services au sein du port apportant création de nouveaux emplois. Le centre culturel permet ainsi de redynamiser les activités portuaires en redonnant vie au port. De plus, en améliorant l'attractivité de la ville, avec l'ensemble des événements rattachés au port comme les Filets Bleus, l'AG2R et les futures animations du centre culturel, c'est l'activité touristique et donc l'activité économique de la ville qui sont directement impactées de façon positive.

Offrir un nouvel équipement culturel à la ville et à l'agglomération

Un des enjeux du Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) au niveau du territoire de l'agglomération est d'équilibrer le fonctionnement de la CCA au niveau des services et équipements publics, des déplacements en préservant les potentiels agroenvironnementaux. Ainsi, la CCA aimerait créer des pôles d'équipements culturels et sportifs sur les communes structurantes de l'agglomération Concarneau, Trégunc, et Rosporden. Ces communes doivent être « les têtes de réseaux des activités culturelles rayonnant sur l'ensemble du territoire » et offrir l'accès à des médiathèques, écoles de musique, salles de spectacle aujourd'hui insuffisantes. De plus, le centre culturel doit être un projet de développement territorial, fédérateur entre la CCI, la CCA et la commune.

Pour la commune, ce centre culturel permettrait de remplacer la bibliothèque actuelle. Il deviendrait un nouveau lieu de rencontre au sein de la ville. Actuellement, les politiques urbaines ont pour objectifs de corriger et prévenir les problèmes sociaux. Offrir un accès à la culture permet une meilleure mixité et cohésion sociale. Mais pour cela il est important d'impliquer les populations dans les actions et les projets culturels.

Mais nous pouvons nous demander comment l'implantation d'un centre culturel pourrait redynamiser l'interface ville-port, en perte de dynamisme aujourd'hui ?

Comment le centre culturel pourrait-il mieux répondre aux besoins culturels et touristiques de la commune et de l'agglomération que la bibliothèque actuelle ?

Comment le réaménagement de l'interface va-t-il permettre de repositionner Concarneau dans son territoire ?

Après une brève présentation de la commune, ce projet portera sur une analyse de la littérature puis une analyse du port et de son interface et enfin une analyse de la bibliothèque de Concarneau. Pour terminer, afin de valoriser le site, des solutions d'aménagements seront proposées sur l'interface Ville-Port de Concarneau.

I. Concarneau, une commune littorale

A. Une position territoriale stratégique

Concarneau, Konk-Kerne en Breton, est une commune littorale, localisée au bord de l'Océan Atlantique, au Sud-ouest de la Bretagne dans le département du Finistère. Elle est située sur la côte Cornouaillaise dans la baie de la Forêt Fouesnant. Avec près de 20 000 habitants, Concarneau est la troisième ville la plus peuplée du département, après Brest et Quimper. La surface de son territoire est de 41.08 km², la densité est donc de 486,85 habitants par km².

1. Une région la Bretagne, un département le Finistère



Carte 1 Concarneau, une commune bretonne



Carte 2 Concarneau, une commune Finistérienne

2. L'accessibilité

La commune de Concarneau est située à proximité de l'axe reliant Brest à Nantes. En effet, la Nationale 165 est à seulement 10 minutes en voiture et la gare la plus proche, Rosporden, est à 15 minutes. Ainsi, Concarneau se retrouve à 19 km de Quimper et à 44 km de Lorient. Brest et Nantes sont respectivement accessibles en moins d'1 heure et en 2h30. Rennes se retrouve à 2h15 de la commune.

Trois aéroports sont plus ou moins proches de la ville : Quimper, Lorient et Brest. Les concarnois peuvent ainsi accéder à Paris en 1 heure de vol, et ceci dix fois par jour. La commune se retrouve ainsi à seulement 2h de dix capitales européennes.

Ainsi, ces infrastructures de transport permettent à Concarneau de se retrouver proche temporellement des métropoles régionales et de villes au rayonnement national et européen.



Carte 3 Accessibilité de Concarneau sur son terri

Sources : commune de Concarneau
Réalisation : Taussat Anne-Elisabeth (Adobe Illustror)

B. Le territoire et son organisation institutionnelle

1. L'aire urbaine et le canton

L'aire urbaine de Concarneau prend en compte la ville de Trégunc et Concarneau.

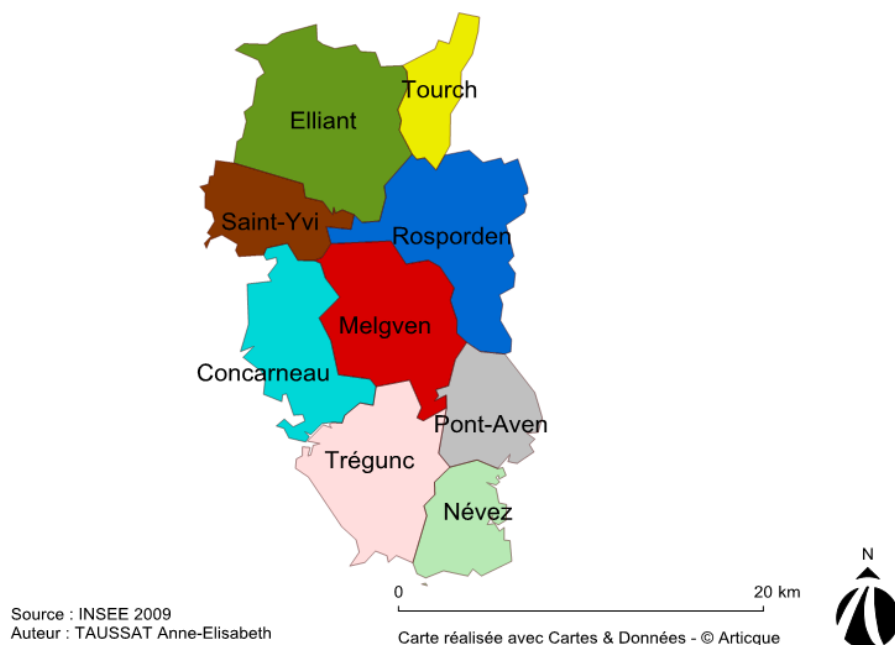
Elle comptait 26 137 concarnois en 2009 avec une superficie de 91.7 km² soit une densité de 285 habitants/km².

2. L'Etablissement Public de Coopération Intercommunale

Concarneau est chef-lieu de la Communauté d'Agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération (CCA), qu'elle forme avec neuf autres communes : Elliant, Nevez, Pont-Aven, Rosporden, Melgven, Saint-Yvi, Trégunc et Tourn. Elle remplace la communauté de commune de Concarneau Cornouaille depuis le 1^{er} janvier 2012. C'est la 3^{ème} communauté d'agglomération du Finistère.



Carte 4 Concarneau Cornouaille Agglomération



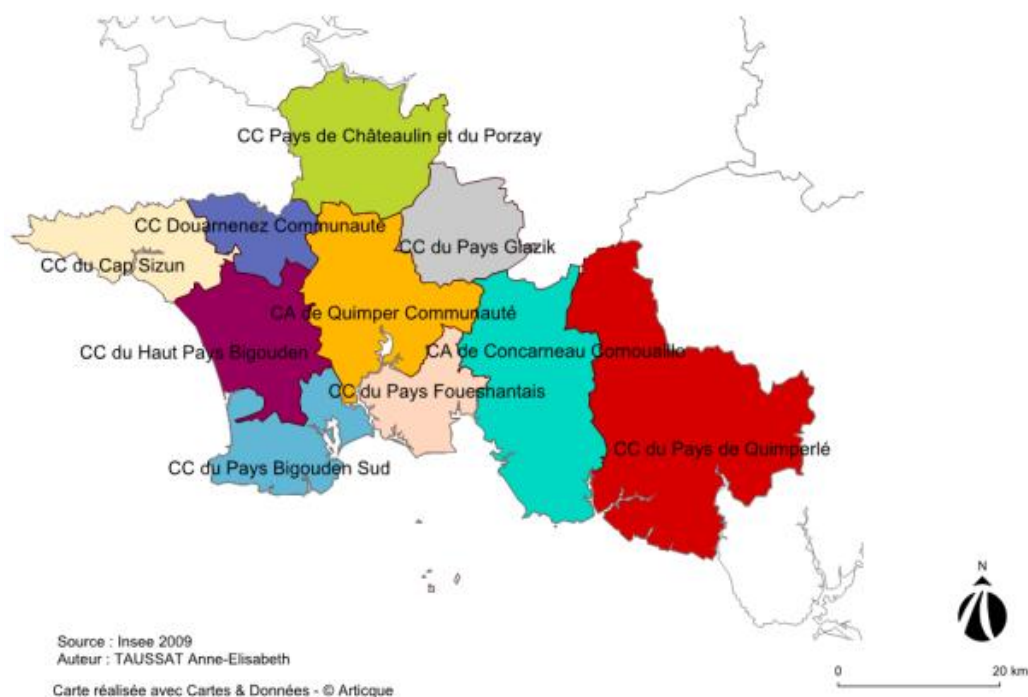
Carte 5 Communes de la CCA

La CCA comptabilisait 49 049 habitants en 2009 sur une superficie de 370 km² soit une densité de 132.1 habitants/km² (INSEE). Concarneau est la seule commune de plus de 15 000 habitants. Les autres communes décomptent moins de 10 000 habitants.

Concarneau a ainsi un fort rayonnement sur ces communes voisines et occupe une fonction structurante et motrice au sein de l'agglomération. En effet, Concarneau est le pôle urbain et économique de ce territoire dont la notoriété de son patrimoine et de son histoire rejaillit sur les autres communes de l'agglomération.

L'un des objectifs défini par le SCOT de l'agglomération est d'augmenter les équipements culturels et sportifs insuffisants, notamment sur Concarneau. En effet, en tant que chef-lieu de la CCA, Concarneau se doit d'accueillir les équipements culturels structurants qui bénéficieront à l'ensemble du territoire de l'agglomération.

3. Le pays



Carte 6 Les EPCI du pays de Cornouaille

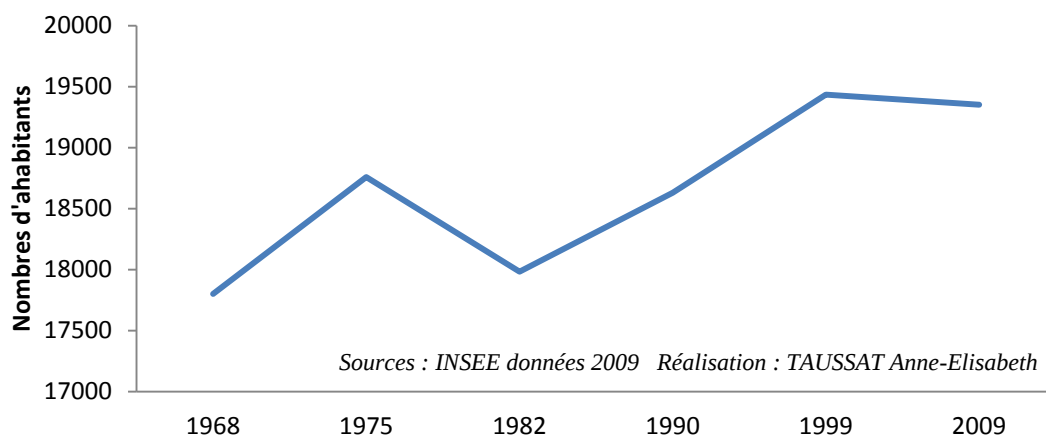
La commune fait aussi partie, par l'intermédiaire de la CCA, du pays de Cornouaille avec dix autres intercommunalités et une commune qui n'appartient à aucune intercommunalité.

- C.C Pays de Châteaulin et du Porzay
- C.C Cap – Sizun
- C.C Pays de Douarnenez
- C.C Haut Pays Bigouden
- C.C Pays Bigouden Sud
- C.C Pays Fouesnantais
- C.A Concarneau Cornouaille
- C.C Pays de Quimperlé
- C.C Pays Glazik
- C.A Quimper Communauté

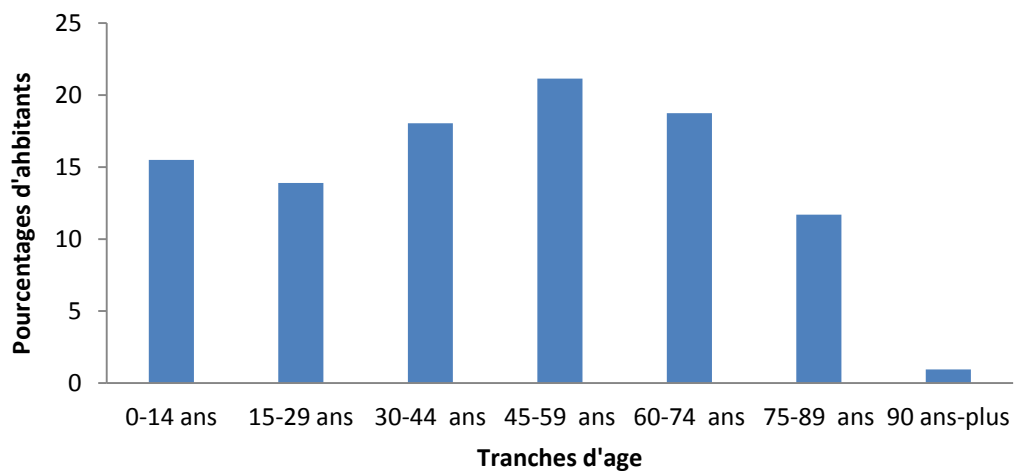
Le pays de Cornouaille dénombre 95 communes, et 331 300 habitants en 2009, soit 37 % de la population du Finistère (INSEE). Il est d'une superficie de 2484 km² soit une densité de 133 habitants/km². Il a été défini administrativement en 1999. Il est le deuxième pays de la Bretagne derrière celui de Centre-Ouest-Bretagne. Concarneau est derrière Quimper, la deuxième ville la plus peuplée du pays.

C. Une population stable mais vieillissante

Avec près de 20 000 habitants, Concarneau est la troisième ville la plus peuplée du département. La population subit plusieurs variations depuis les années 60. Mais en moyenne elle augmente progressivement depuis les années 50, avec une légère diminution à la fin des années 70. Entre 1999 et 2009, la population reste stable, grâce à la compensation du solde naturel négatif, dû à une forte mortalité, par un solde migratoire positif de 0.4 %. En effet, l'augmentation de la population est due au solde migratoire positif depuis 50 ans (environ 0.4%) mis à part sur la période 1975-1982 où le solde migratoire était négatif (-0.6%), entraînant une légère diminution de la population.

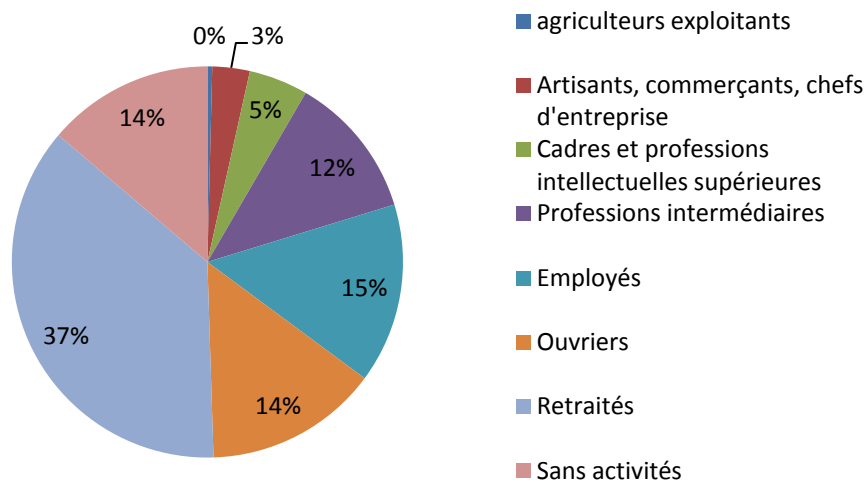


Graphique 1 Evolution de la population Concarnoise de 1968 à 2009



Graphique 2 Répartition de la population par tranche d'âge

En 2009, la population était principalement composée d'actifs s'approchant de la retraite donc âgée de 45 à 59 ans (Graphique 2). En comparant ces données à celle de 1999, nous observons une diminution de la part des enfants, adolescents et jeunes actifs pour une augmentation de la part de ces actifs et des retraités. Ainsi, nous pouvons remarquer le vieillissement de la population Concarnoise.



Sources : INSEE données 2009 Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth

Graphique 3 Population de 15 ou plus par CSP

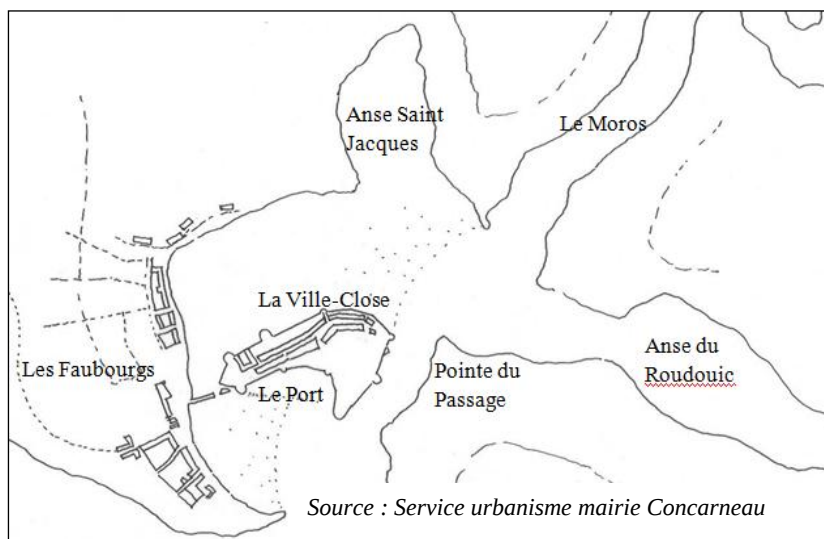
La population de Concarneau est caractérisée par une forte proportion de retraités. La part d'ouvriers, d'employés et de personnes sans activité est équivalente. La part de personne sans activité de 14 % est supérieure à la moyenne nationale de 9 % en 2009.

D. Concarneau, un port dans une ville, une ville dans un port

Concarneau a été fondée au IX^{ème} siècle par des religieux de l'abbaye de Landévennec de la paroisse de Beuzec, petite bourgade voisine. Un prieuré est alors construit sur l'îlot inhabité encore appelé aujourd'hui la Ville-Close. Puis une garnison de soldats s'installe dans la ville caractérisée par sa position défensive avantageuse. Au X^{ème} siècle, des marchands arrivent et construisent des petites chaumières entraînant l'accroissement de la population.

Au cours de la période du XIII au XIV^{ème} siècle, la première ceinture murale en pierre est élevée. L'îlot devient alors la quatrième place forte de la région de Bretagne qui passera alternativement aux mains du Duché, du Roi et des Anglais. La ville sera prise en siège en 1373 par Duguesclin qui réussira à en chasser la garnison anglaise.

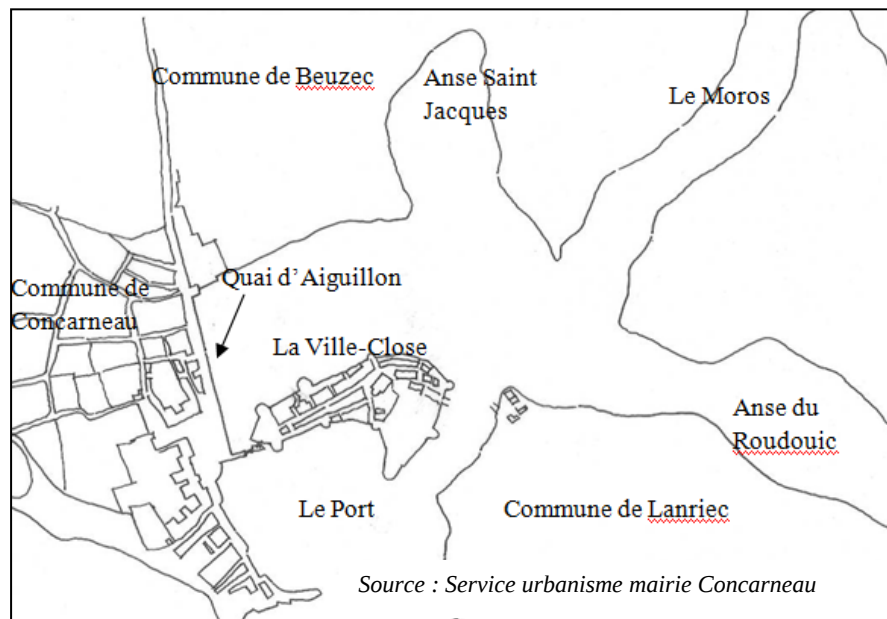
Vers 1680, Vauban construisit des tours, des plateformes et un château à l'entrée de la Ville Close, à la demande de Louis XIV, afin de la renforcer contre les assaillants. La ville close devient alors un refuge pour les navires de guerre ou de commerce, sur la route de Port-Louis à Brest.



La pêche se développe aussi durant cette période, la population de pêcheurs compte une dizaine de chaloupes construites par les chantiers navals qui envoient le poisson aux villes voisines. Sous la révolution française se développe le commerce du vin, du blé mais principalement du poisson. En effet, en 1795 la flottille est composée de 300 chaloupes tandis que la Ville-Close voit sa fonction militaire diminuée puis s'éteindre.

Puis la révolution industrielle provoque une transformation importante de la ville. En effet, des maisons bourgeoises apparaissent hors de la ville close le long des quais et les maisons en pan de bois sont remplacées par des maisons en pierre. L'îlot fortifié quant à lui accueille un quartier populaire de matelots et sardinières.

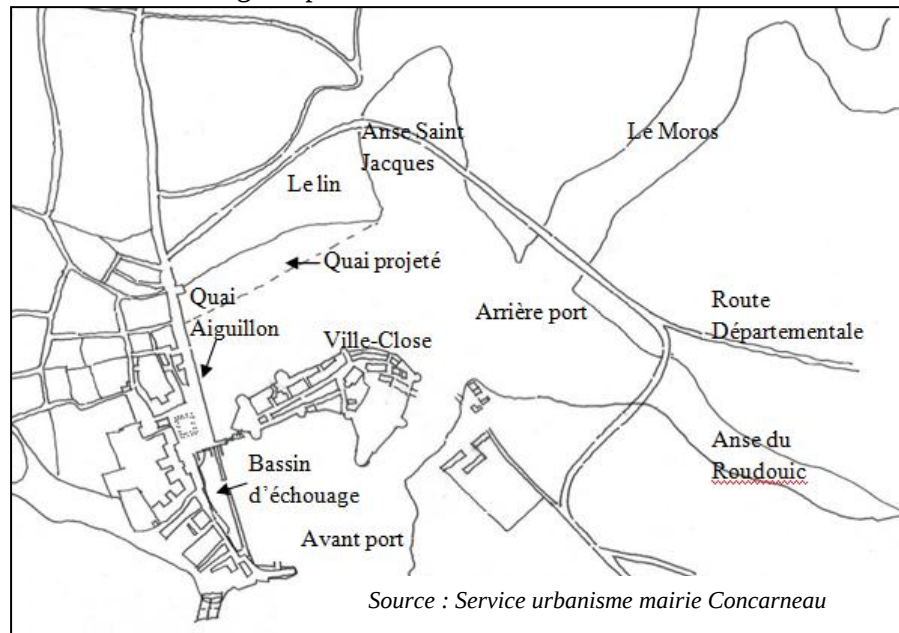
Le commerce se développe avec la création de conserveries de thon et de sardine permettant l'amélioration du niveau de vie de la population. Les commerçants quittent aussi la Ville Close et développent des établissements de pressage de sardines dans les faubourgs. La première station biologique en France est fondée par Victor Coste en 1859 dans la commune. Le bassin d'échouage (Pénéroff) est terminé en 1865. La première criée est créée en 1893, les usines remplacent les établissements de pressage et de nouveaux artisans ouvrent leurs boutiques. La commune décompte 30 usines employant près d'un tiers de la population. La ligne de chemin de fer traversant la ville complète l'industrialisation de la ville.



Carte 8 Concarneau au 19ème siècle

Mais en 1905, une crise touche la ville et la plonge dans la misère due à la disparition des bancs de sardines. Les marins et les sardiniers se retrouvent alors dans l'obligation de s'orienter vers une nouvelle pêche : le thon germon. La flottille s'accroît encore et de nouvelles infrastructures voient le jour derrière le port, en effet, la taille de l'avant-port n'est plus adéquate. Le bassin Pénéroff est alors comblé. Les premiers armateurs construisent alors des villas, des hôtels et des pensions de familles le long des plages. Une route départementale unifie le territoire de Concarneau.

Durant l'entre deux-guerres, la voile se voit être remplacée par les bateaux à moteur. La pêche au chalut peut alors être pratiquée toute l'année. L'arrière-port continu d'être aménagé, il devient véritablement le port de pêche de Concarneau. Des quais sont construits comme le quai Carnot en 1934 et la nouvelle criée est inaugurée en 1938. Durant la seconde guerre mondiale, des armateurs développent la pêche fraîche remplaçant progressivement les conserveries. En 1939, le port concarnois se classait au neuvième rang des ports thoniers de France.



Carte 9 Concarneau au 20ème siècle

Après la seconde guerre mondiale la commune de Beuzec est rattachée à la ville en 1945 et la commune de Lanriec en 1954 afin de trouver des surfaces constructibles pour les nouvelles industries et les nouvelles populations. Mais la commune est à nouveau touchée par une crise de la pêche due à l'épuisement des stocks de poissons. Les chalutiers partent alors pêcher au nord de l'Ecosse tandis que les thoniers senneurs vont eux aux Seychelles et dans le golfe de Guinée. En 1960, l'accroissement de la flottille de thoniers, 150 chalutiers et 38 sardiniers, impose la construction de quais sur les rives du moros. La cale sèche est ouverte en 2002.

Ainsi, de tout temps, Concarneau a dû sa croissance économique à la mer grâce à sa capacité d'adaptation aux différentes techniques de la mer. Elle acquiert ainsi ce double attrait de ville familiale aux activités diversifiées.

E. Une commune balnéaire et touristique

Le tourisme est aujourd'hui une activité forte de Concarneau. Cette station balnéaire située au fond d'une baie très abritée possède de nombreux atouts la rendant attractive auprès de nombreux touristes.

1. Les plages de sables fins

Les nombreuses plages et la proximité avec l'archipel des Glénan permettent de développer de nombreuses activités nautiques. De juin à septembre les vedettes Glenn proposent des liaisons de Concarneau vers les îles des Glénan ou sur l'Odet.



Photo 1 Les vedettes de l'Odet

2. La ville close

La ville-close, avec ses remparts et ses points de vue sur l'ensemble de la ville, est l'un des monuments historiques le plus visité de Bretagne. En effet, située au milieu du bassin portuaire, elle accueille chaque année plus d'1,5 million de visiteurs. Elle repose sur un îlot de 350 mètres de long sur 100 mètres de large.



Photo 2 La Ville-Close

3. Le label Pays et villes d'Art et d'Histoire

Concarneau a été labellisée par le ministère de la culture et de la communication en 2002. Le service Ville d'art et d'histoire a pour vocation de faire découvrir le territoire aussi bien à la population locale que touristique. Il organise des actions régulières de médiation auprès du public adulte et scolaire mais aussi des recherches, documentations et publications, afin de parfaire les connaissances historiques et patrimoniales sur le territoire.

Ainsi, le patrimoine naturel, économique, patrimonial, architectural, et les manifestations culturelles et sportives, font de Concarneau une ville attractive tout au long de l'année.



Figure 1 Le logo du label Pays et ville d'Art et d'Histoire

II. Les villes-ports vues par la littérature

A. Les mutations et la dissociation des villes/ports

1. Les évolutions de la filière portuaire

De nombreuses villes sont nées des activités économiques et des échanges maritimes des ports. Le port et la ville formaient alors un système imbriqué et complémentaire créant « des places d'échanges » (M.Colin, 1995). Le port était alors le principal moteur économique. De nombreux facteurs permettaient cette relation complémentaire comme une main d'œuvre importante, des gestions de stocks sans flux tendu mais aussi des transports ferroviaires et maritimes.

Au début du 20^{ème} siècle, avec la fin de l'industrialisation, les relations ville-port évoluent grâce aux évolutions des techniques de construction navale notamment. Les activités portuaires sont alors délocalisées à l'extérieur du territoire urbain afin de profiter de plus grands espaces d'implantation. Les paysages portuaires se modifient avec l'apparition des quais verticaux pour la protection, des engins de manutention comme des grues métalliques sur des rails de quai, des entrepôts et des hangars pour le stockage, des cales sèches pour les réparations et la maintenance (G. Le Bouëdec, 2006). Les interfaces ville-port constituent alors des ruptures au sein de ces villes. Cette délimitation était parfois accentuée par des murs ou des clôtures (E.Boubacha, 1997).

2. Le clivage ville/port

A partir des années 50, les espaces portuaires évoluent encore car ils sont inadaptés aux nouvelles conditions du fonctionnement portuaire. De nouveaux équipements sont créés afin de pouvoir accueillir les nouveaux navires de capacité de charge et de taille plus importantes puisque les structures à proximité des villes sont inadaptées. Des Zones Industrielles-Portuaires (ZIP) sont développées dans des proportions démesurées dans les années 60-70 pour accueillir des nouveaux types d'industrie comme la pétrochimie ou la sidérurgie. De plus, la mécanisation et la conteneurisation vont réduire les temps de transport afin d'améliorer la productivité des ports bouleversant les techniques de traitement des marchandises. Le transport maritime devient alors plus compétitif. Le port joue son rôle de prestataire de services.

Ainsi les relations ville/port sont mises à mal. Les politiques nationales provoquent alors le clivage ville/port. Dans un contexte de mondialisation des échanges, le port n'est plus qu'un maillon de la chaîne des réseaux de transport, il est complètement désolidarisé de la ville.

« Le port moderne n'est plus qu'une porte et les évolutions technologiques affaiblissent les liens fonctionnels ville-port » (B.S. Hoyle, 1988). Les ports ne sont plus des moteurs de développement économique mais ne sont que des vecteurs de flux, autonomes de leur ville.

B. Les interfaces villes-ports

1. Définition

Les interfaces villes-ports sont des aires de contact entre les espaces portuaires et les espaces urbains de la ville. Il existe différents types d'interfaces selon qu'elle soit située entre un vieux port et un centre historique, entre un port de commerce et un quartier d'habitation ou encore entre un port et un espace naturel de campagne. Ces interfaces peuvent être aussi délimitées de diverses façons, avec des murs pour les

ports de commerces ou des clôtures métalliques pour les ports militaires. Mais l'interface correspond juridiquement à la limite du domaine portuaire.

Ainsi ces zones d'interface peuvent être des zones de conflits entre les différentes activités plus ou moins compatibles mais aussi des zones de mutations pour le développement de la ville.

2. Le délaissement des interfaces

Dans les années 70, ces zones d'interface offrant une image industrielle dépassée sont oubliées dans un contexte de développement moderne des métropoles. En effet, ces zones ne fonctionnent plus car ne répondent plus aux exigences portuaires. Les équipements situés sur ces zones ne sont plus adaptés à l'évolution des trafics et aux nouvelles relations villes-ports. De plus, même sur les interfaces où les activités portuaires n'existent plus, les infrastructures ne se sont pas développées au même rythme que les zones urbaines. Les interfaces sont donc de plus en plus délaissées car en double décalage. Apparaissent alors les friches portuaires, à la fois sur les zones portuaires et sur les zones urbaines où s'étaient développées des activités liées au port. Les interfaces villes-ports symbolisent pour de nombreuses villes une image de crise et de traumatisme peu adaptée à un développement dynamique de ces villes. (E.Boubacha, 1997).

3. La recomposition des espaces portuaires délaissés

La désorganisation et le délaissement progressif de cette interface peuvent être les causes de dévalorisation de cet espace, de baisse d'emploi, de pollution ou plus simplement d'image négative. Il devient donc important pour les acteurs de la ville et du port de recomposer, réorganiser, valoriser cet espace en fonction des innovations techniques, des goûts et du contexte socio-économique actuel. Ces initiatives sont le plus souvent lancées par la ville, qui investit ces espaces pour déployer de nouvelles fonctions permettant d'améliorer son fonctionnement. Cette valorisation de cet espace permet aux villes de recentrer l'urbanisation pour contrer la sur-urbanisation, l'étalement urbain, et la dispersion des flux qui posaient des problèmes de déséquilibres environnementaux et économiques par le passé. La présence de l'eau représente un facteur de potentialité important d'embellissement, d'attractivité et de valorisation urbaine permettant une aération du tissu urbain. Mais il est important de ne pas oublier le redéveloppement d'activités portuaires, et le maintien de trafics compatibles avec les structures urbaines.

4. Les modèles de réaménagements des interfaces : les waters fronts et les docks lands, quand le port s'efface pour la ville

Depuis les années 1950, les villes-ports connaissent de nombreuses mutations se répercutant sur leurs dynamiques sociales et spatiales. Jusque-là, les villes-ports évoluaient dans un système intégré où la ville et le port étaient imbriqués. Mais de nombreux facteurs ont modifié ce système d'imbrication, provoquant de nombreux espaces vacants au niveau de l'interface ville-port. L'un des facteurs est la perte des fonctions industrialo-portuaires. Le port devient alors un vecteur de flux au lieu d'être le moteur de développement économique du territoire.

De grandes villes comme Boston, Baltimore lancent alors un mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires et notamment des interfaces villes-ports. Ces villes choisissent alors de réaffecter l'utilisation de ces zones afin de développer de nouvelles fonctions comme le commerce, le tourisme, l'habitat haut de gamme ou

le tertiaire avec des bureaux. Le but de ce redéveloppement est de redynamiser les centres villes et de redonner une nouvelle image de ces espaces portuaires délaissés situés sur les fronts de mer (*Waterfront*) : c'est la *waterfront revitalization*. Diverses générations de projets se sont alors suivies dans le but de redévelopper ces villes-ports.

La 1^{ère} génération de projet avait pour but de redonner une nouvelle centralité au port en apportant de nouvelles fonctions à la fois culturelles, touristiques mais aussi récréatives afin de contrer l'étalement urbain. Par exemple, Baltimore a choisi de reconvertir, dans les années 70, son *Inner harbor* avec des fonctions commerciales et ludiques avec des marinas et des hôtels.

La 2^{ème} génération se base surtout sur un développement économique. Par exemple, en Europe, dans les années 80, l'Angleterre va s'inspirer du modèle américain pour redévelopper les 2000 ha des *docklands* de Londres. L'établissement public d'aménagement choisit alors de mettre en place une zone pour les entreprises avec des avantages fiscaux et une zone de résidences haut de gamme, Canary Wharf.

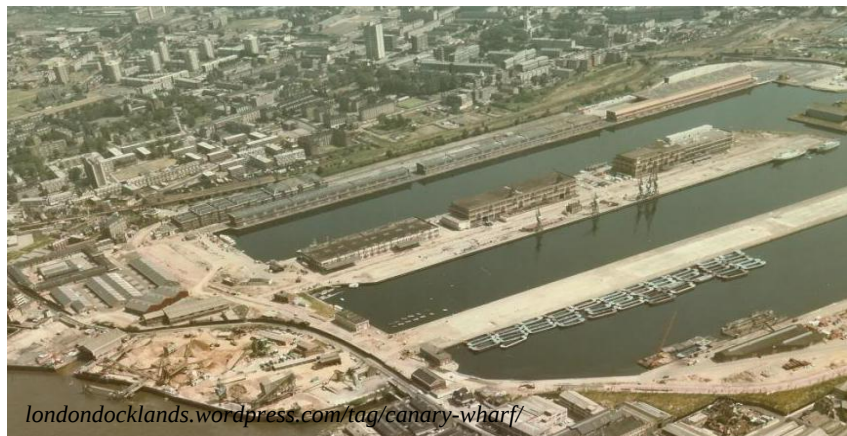


Figure 2 Les Docklands London, en 1983, avant les réaménagements



Figure 3 Canary Wharf, zone résidentielle haut de gamme

Mais cette solution est remise en cause, car le modèle américain avec la privatisation de l'interface peut difficilement être appliqué en Europe. En effet, la pression foncière est plus faible, le système juridique et le statut public des ports est différent, et l'attachement à la vocation maritime des ports est forte. Les collectivités locales vont alors devoir trouver un juste milieu entre la rentabilité, un développement économique et les préoccupations sociales, culturelles et environnementales.

La 3^{ème} génération dans les années 90, concerne surtout les pays en voie de développement comme l'Afrique et l'Asie. Les villes-ports étaient aménagées à des échelles différentes de celles des villes européennes.

La 4^{ème} génération concernait les villes européennes du sud et l'Afrique du nord, avec la recherche d'une nouvelle articulation entre la ville et le port afin de mettre en avant les potentialités et les singularités de la ville. Par exemple le but de Marseille, ville-port était de reconquérir l'interface ville-port et de renforcer sa position urbaine.

Mais on peut remarquer une certaine uniformisation de ces *waterfronts* en Amérique avec des aquariums, palais des congrès, festivals... Pour éviter cette uniformisation américaine les villes européennes ont pour objectifs de créer des parties de ville s'intégrant dans le fonctionnement de celle-ci et accueillant à la fois les habitants et les touristes. Ainsi, les métropoles européennes adoptent des développements tout à fait différents.

Pour contrer cette uniformisation, Montréal a aussi développé, dans les années 80, un nouveau modèle avec un réaménagement des espaces vacants par des espaces publics : des infrastructures sportives, récréatives et culturelles tout en conservant les héritages industriels et maritimes.

Ainsi, le but est de recomposer les espaces délaissés tout en redynamisant l'interface et en redéfinissant les relations villes-ports.

5. La recomposition des espaces

La réorganisation de ces espaces s'effectue autour de grands thèmes qui diffèrent selon les besoins révélateurs d'une société de services, de temps libre et de consommation et le contexte socio-économique :

- ✓ *l'environnement et le temps libre* : Pour améliorer le cadre de vie des habitants les réaménagements sont axés sur la création d'espaces ouverts, la qualité architecturale et les fonctions récréatives.

L'eau sert alors de décor naturel et agréable : promenades piétonnes et cyclistes (Bordeaux), parcs (*Waterfront* à Boston), restaurants, commerces, complexes cinématographiques, aquariums (Baltimore).

L'eau peut aussi être un support de fonctions portuaires : marinas, quais, gares maritimes (croisières).



Figure 4 L'aquarium de Baltimore



Figure 5 Les quais de Bordeaux, avec le miroir d'eau face au et les tentes de la Fête du fleuve en montage

- ✓ *la recherche et la technologie* : Pour créer des secteurs technologiques en relation avec les secteurs tertiaires et industriels pour accentuer leur dynamisme, leur modernité et leur capacité d'innovation. Création de technopôles avec des activités scientifiques, de recherche, et d'enseignement supérieur afin d'apporter de l'animation et la création d'activités supplémentaires comme les commerces ou les logements, de téléports ou technoports. (Le havre)
- ✓ *Les fonctions tertiaires* : La ville peut choisir l'implantation de directions administratives, de sièges sociaux, World Trade Center (Baltimore), palais des congrès (Baltimore, Sydney), de centres commerciaux afin de devenir une ville de commandement économique et de puissance. Ceci dans le but d'attirer des flux touristiques et d'entreprises, en remplacement des activités du secteur productif traditionnel.



Figure 6 Le palais de Congrès de Sydney, le Convention Center



Figure 7 Le World Trade Center à Baltimore

- ✓ *la culture* : participe à la dynamique et à l'attractivité touristique et économique de la ville : création de musées maritimes (Dunkerque), centre de culture maritime et portuaire (Rotterdam), réhabilitation de bâtiments anciens pour valoriser le patrimoine industriel et maritime, manifestations culturelles. Le développement autour du thème de la culture permettra à la ville de se différencier parmi les autres.



Figure 8 Le musée maritime de Liverpool

6. Les difficultés des transformations de l'espace

Avant de choisir une voie de réaménagement, il faut tout d'abord analyser le territoire avec ses contraintes, afin de créer les conditions de la recomposition. Les acteurs doivent aussi faire face aux caractéristiques foncières, fonctionnelles et culturelles qui correspondent à l'inertie du territoire. En effet, l'investissement financier et le temps sont deux facteurs importants dans un projet de réaménagement.

Les contraintes d'argent reposent sur les coûts de remise en état des sites, de réaménagement effectif, de transfert d'activité, de viabilisation des terrains, ou encore de constructions. Les contraintes juridiques correspondent au régime foncier particulier qui est souvent le régime de la domanialité publique. Les terrains sont alors concédés sous Autorisation d'Occupation Temporaire.

Les acteurs vont aussi devoir faire face aux visions négatives de l'espace dues aux dégradations, méconnaissances du lieu provoquant les réticences des entrepreneurs.

7. Les choix de réaffectation

Ils se font en fonction des caractéristiques du site, du contexte socio-économique et des moyens disponibles. L'enjeu est de mettre en place une stratégie afin d'optimiser l'espace en fonction de l'existant et de la volonté de développement dans le but de valoriser les potentialités offertes et la réussite du projet.

Mais ces choix de réaffectation entraînent de nombreux conflits qui peuvent-être sociaux/commerciaux. Ceux-ci concernent les habitants des anciens quartiers maritimes car la recomposition des espaces entraînent des mutations sociales avec l'arrivée d'une nouvelle population, de nouveaux usagers et de nouvelles fonctions tertiaires. Ces conflits peuvent aussi concerner l'opposition entre la conservation et le redéveloppement. Ceux-ci peuvent s'illustrer avec l'exemple de l'opposition entre le maintien des anciens paysages (anciens bâtiments, anciens quartiers) et leur destruction pour créer de nouvelles activités. C'est le conflit entre le maintien des espaces portuaires, témoins des anciennes activités et l'introduction de nouvelles fonctions. Mais si la ville fait le choix de s'appuyer sur les anciens bâtiments pour créer de nouveaux usages, il faut considérer cela comme un potentiel d'enrichissement et non de nostalgie.

8. Les enjeux de la recomposition des espaces portuaires

Le but est de valoriser les espaces urbains et portuaires grâce à un aménagement tenant compte des spécificités fonctionnelles et paysagères de chaque espace. Il faut favoriser la réintroduction et le redéveloppement de fonctions portuaires adaptées au contexte urbain, bénéfiques pour la ville. L'objectif est de créer une dynamique favorisant le développement économique, durable et humain des places portuaires ainsi que l'enrichissement de l'environnement urbain afin d'attirer de nouveaux flux.

Ainsi, le clivage ville-port entraîne des conséquences spatiales, culturelles, sociales et économiques remettant en cause l'organisation et la nature des villes portuaires. Les différents acteurs vont devoir mettre en place des schémas d'aménagement et d'organisation correspondant aux nouvelles exigences et aux enjeux économiques, urbanistiques et environnementaux du territoire.

C. Les alliances ville/port

Avec la mondialisation, les ports deviennent des outils de développement des territoires. La décentralisation a permis aux autorités locales de lier les stratégies de développement portuaire avec les politiques territoriales. Aujourd'hui, les collectivités peuvent s'impliquer dans le développement des ports et les autorités portuaires peuvent avoir un ancrage territorial plus fort. Les ports deviennent des « outils de reconquête urbaine ».

Les tendances actuelles privilégient une conception plus intégrée des projets. Ce principe d'intégration concerne tous les domaines que se soit les activités portuaires, industrielles, de recherche, culturelles ou patrimoniales. Les objectifs environnementaux, de développement durable, et les réseaux d'acteurs sont aussi pris en compte dans l'ensemble des projets.

1. Les principes d'intégrations ville-port

a. Développement portuaire face au développement local

Les villes portuaires sont des lieux d'essence économique, portées par le progrès des échanges internationaux. Mais certaines d'entre elles se sont spécialisées sur certaines activités économiques mais dont la mutation a remis en cause l'économie locale. Pour s'intégrer dans l'économie locale, les ports développent et mutualisent de nouvelles activités notamment dans la recherche et le développement pour favoriser la compétitivité entre les entreprises et la diversification du tissu économique local.

De plus, les ports cherchent à valoriser leurs activités au sein de la ville. Tout d'abord les ports génèrent de nombreux emplois indirects dans les bâtiments, travaux public par exemple. Le tertiaire portuaire crée lui aussi de nombreux emplois.

De nouvelles activités se développent afin de lier les terminales croisières, commerces, lieux touristiques, au niveau des interfaces afin de créer une valorisation urbaine directe des activités liées aux ports.



Figure 9 Terminal croisière de Hong Kong

b. Développement économique face au cadre environnemental

Les mesures environnementales sont devenues importantes aujourd'hui dans le développement des villes portuaires dans un contexte de changement climatique, puisqu'elles sont en lien direct avec la mer et le littoral. Cette préoccupation environnementale permet aussi d'augmenter l'attractivité des ports et l'amélioration du cadre de vie. Pour répondre à ces mesures environnementales, les zones portuaires deviennent sources d'innovations technologiques et de projets entre plusieurs ports comme entre Amsterdam-Malmö-Anvers ou entre Valence-Livourne-Toulon. De plus la montée des eaux provoque de nouvelles mesures dans le développement des ports.

Ainsi dans les nouveaux projets, les villes-ports intègrent les différents objectifs environnementaux afin de réduire leurs impacts sur l'eau, l'air... Ainsi, Rotterdam cherche à valoriser le carbone, Marseille recycle ses déchets industriels. De plus certains ports cherchent à valoriser les ressources littorales. Pour produire des énergies renouvelables, certaines villes développent des champs éoliens, des thalasso thermie, des installations à énergie marémotrice, ou encore valorisent des bios ressources marines (algues) en Bretagne. D'autres villes, valorisent le patrimoine urbain, le bâtissent comme les différentes formes du passé pour entretenir la culture portuaire. Par exemple, Marseille a réaménagé ses docks au niveau de l'interface.

L'instauration de protections fortes des milieux littoraux impose aux zones portuo-industrielles et urbaines une gestion plus économe et intensive de l'espace, et une meilleure articulation entre logiques portuaires, urbaines et environnementales. Ceci freine le développement des différentes zones dû à l'incompatibilité de certaines activités portuaires avec la qualité du cadre de vie urbain.

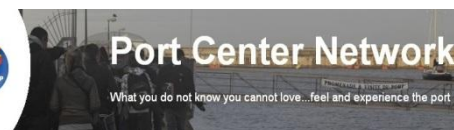
c. L'aménagement portuaire face à l'aménagement urbain

Depuis une trentaine d'années de nombreuses villes portuaires cherchent à revaloriser les interfaces villes-ports plus ou moins délaissées ou dégradées, avec des reconversions vers de nouvelles fonctions résidentielles, culturelles ou touristiques. Ces villes cherchent à recréer une transition entre la ville et le port soit par des activités compatibles avec la qualité urbaine comme le tertiaire portuaire, soit par des aménagements valorisant le patrimoine. En France, les villes les plus impliquées sont Dunkerque avec son projet Neptune/Grand large et Marseille. Cette dernière a mis en place des pilotis au dessus de son domaine portuaire afin de protéger ces infrastructures portuaires mais permettre leur valorisation.

Le but de ces aménagements est de créer une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires. Cette mixité entre les activités du tertiaire, de la plaisance, des croisières et permise par l'amélioration des flux des personnes, habitants ou touristes. Les villes peuvent par exemple créer des technopôles en intégrant des activités portuaires, industrielles, de recherches et d'apprentissage comme à Lorient ou Rotterdam. Mais l'ensemble de ces projets doivent avoir comme cadre une approche globale, cohérente et voir sur le long terme.

Mais avant de mettre en place des projets d'aménagement, certaines villes choisissent tout d'abord de révéler ces lieux méconnus aux yeux de la population avec une dimension événementielle. En mettant en place des manifestations emblématiques, nautiques, culturelles, de rayonnement nationale ou internationale, des villes comme Brest, Marseille ou Lorient, racontent autrement ces lieux afin de valoriser ces espaces longtemps oubliés et de révéler leur vocation originelle.

2. Les ports-center



Les Ports-Center est une initiative lancée par le réseau international des villes portuaires (AIVP), afin de recréer des liens entre les habitants et le port center. En effet, souvent considéré comme une nuisance, le port a besoin d'être redécouvert par le grand public et notamment par les plus jeunes. Ainsi, chaque port center ayant signé la charte de l'AIVP, doit mettre un programme d'activités sur la base de plusieurs missions propres à ces ports center.

La première mission est d'**expliquer le port** aux citoyens pour qu'ils comprennent l'importance d'une telle activité sur le développement économique de leur territoire.

La seconde est de **promouvoir les métiers industrialo-portuaires** souffrant d'une mauvaise réputation, afin de susciter de nouvelles vocations chez les jeunes et les femmes, peu représentées.

La suivante est d'**animer le port** à partir d'un programme d'activités, composées notamment de visites, de projets pédagogiques et culturels. Le but étant de rassembler les moyens humains et techniques autour de certaines valeurs.

La quatrième est de faire **vivre le port de l'intérieur** en l'ouvrant aux habitants et touristes par l'intermédiaire de visites, portes ouvertes d'entreprises, de parcours promenades.

Les ports center doivent **apprendre avec le concept de « l'éducativité »**, éducation et information. L'ensemble des activités doivent permettre de pouvoir identifier les sons, odeurs, matières premières du port.

Il est aussi important de **s'adapter au public** que ce soit des visiteurs, scolaires, étudiants ou des professionnels afin de faire passer le message « à quoi sert mon port et pourquoi est-il important pour mon territoire ? ».

La septième mission est d'**engager la communauté portuaire** pour que le port soit performant. Les ports center peuvent par exemple proposer des parrainages de navires, des immersions professionnelles.

La huitième est de **développer son Port Center en synergie avec les acteurs patrimoniaux et culturels du territoire**. Le but est d'augmenter sa fréquentation en créant des partenariats avec les structures patrimoniales, culturelles, touristiques afin de voir le port dans une perspective historique et géographique.

Les ports center doivent aussi **garder leur neutralité, développer l'esprit d'un Forum de la culture portuaire**. Les ports center mettent en avant l'aspect socio-économique et environnemental du port pour que les habitants s'approprient le port. Des conférences avec des échanges entre habitants et acteurs du port et de la ville, peuvent permettre à la ville-port d'être plus performante et d'améliorer son cadre de vie.

La dernière mission est de **favoriser l'échange d'expériences** grâce au Port Center Network afin de diffuser la culture portuaire et les échanges d'expériences entre les différentes villes-ports du monde.

Plusieurs villes ports ont signées la charte des Ports Center comme Havencentrum Lillo Anvers en Belgique, Genoa Port Center en Italie, le Port of



Vivre ensemble, signifie connaître l'autre

Melbourne – Port Education Center en Australie, le Port Center Le Havre en France, le Livorno Port Center en Italie, le Musée Portuaire de Dunkerque en France, le Maritime Museum Houston aux états unis, le Port of Ashdod – Visitor Center à Israël.

a. Le Havre, premier Port Center français

- Le port du Havre

Le port du Havre est situé au cœur de la façade maritime Nord Ouest de l'Europe, à l'entrée de l'estuaire de la Seine. Considéré comme le grand port de l'Ouest Européen, Il accueille plus de 6000 navires par an, soit une trentaine d'entrées/sorties par jour.



Figure 10 Le port du Havre vue du ciel

C'est le premier port français pour le trafic de conteneur et les marchandises diverses et le 6^{ème} port européen. Il emploie plus de 32 000 personnes et accueille 700 entreprises. Il s'étend sur 10 communes et 9 500 ha et comptabilise plus de 150 km de route et 200 km de voies ferrées. En 2010, c'est 64 332 millions de tonnes de marchandises qui ont transité par le port. Ce port est donc le « poumon économique » de la ville du Havre.

- L'interface ville-port

Le port cherche à se développer, notamment au niveau de l'avant port, proche de l'interface et des quartiers Sud de la ville. Le réaménagement de l'avant port doit donc se faire en pensant au mieux à la gestion des différents flux de transport, bateaux, trains, routes. Le port cherche à se rapprocher de la ville après s'être étendu loin d'elle.

Les quartiers Sud composent l'interface ville-port. Ils s'étendent de l'entrée de la ville jusqu'au centre ville, soit 800 ha. Cette zone en lien direct avec le centre ville, s'appuie aussi sur des quartiers industrialo-portuaires. Ainsi, des logements, des entreprises et les activités portuaires se côtoient tous les jours dans ces quartiers.

L'extension de ces quartiers a longtemps été dépendant des variations des activités économiques du port. Par exemple, la création des docks a provoqué la fabrication de nombreux logements, le but étant de loger les ouvriers à proximité du port. Mais cette stratégie d'évolution a provoqué l'imbrication des habitats et des activités, l'hétérogénéité du tissu urbain, la dominance de la classe ouvrière. Mais l'éloignement progressif des activités au milieu du 20^{ème} siècle, a entraîné le ralentissement de la production de logements.

Dans les années 70, la conteneurisation a provoqué l'abandon des ports historiques et des docks pour les terres pleines et donc l'apparition d'énormes friches industrielles et portuaires à proximité du centre ville. Les quartiers Sud, sont devenus des espaces dégradés et stigmatisés provoquant une rupture entre la ville et le port.

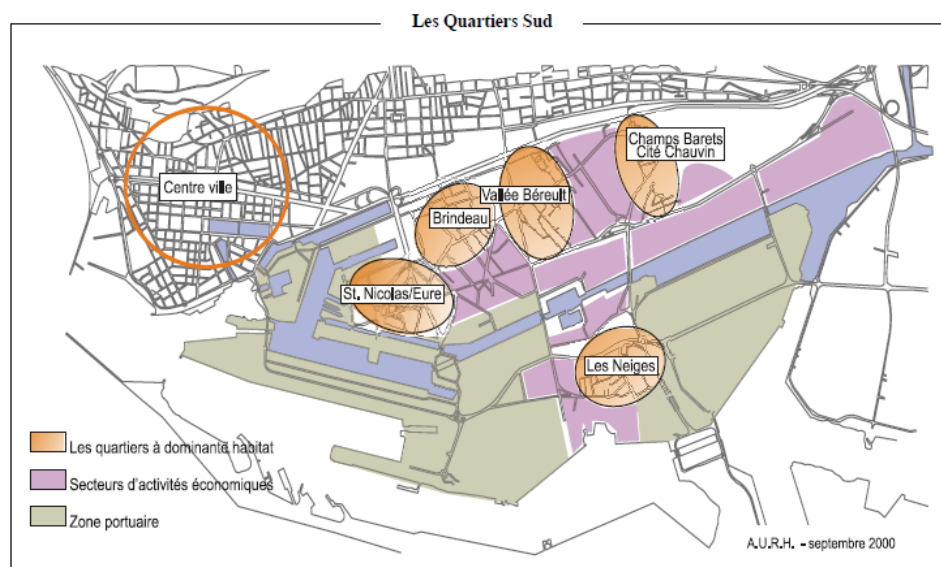


Figure 11 Plan des Quartiers Sud du Havre

Mais cet espace présente de nombreuses atouts comme la présence de bassins portuaire, la proximité au centre ville et aux axes routier et autoroutiers, la présence d'un patrimoine du 19^{ème} siècle, de grandes friches industrialo-portuaires.

Ces quartiers Sud constituent de nombreux enjeux pour le développement portuaire avec la proximité du port actif, la présence de quais, des dessertes de transports développées.

Ils présentent aussi des enjeux au niveau du développement urbain avec la proximité du centre ville, la présence d'eau et d'équipements. Les enjeux économiques sont l'interface ville-port, le poids de cet espace dans l'économie de la ville, le potentiel de croissance.

L'objectif des aménagements est d'inscrire les territoires dans le fonctionnement de l'agglomération, de l'ouvrir sur le port, de valoriser le cadre de vie, et d'améliorer les flux de déplacements

- Le projet de Port Center

Afin de valoriser et promouvoir ce port et l'interface ville-port composée des quartiers sud, la CCI a décidé de créer un Port Center. Inauguré en décembre 2009, ce port permet aux habitants, touristes de redécouvrir les espaces industrialo-portuaires grâce à ce lieu d'éducation, d'interprétation et de rencontres. Le port center permet de répondre aux besoins d'ouverture et de mise en valeur du port à la ville. Il met en avant la diversité des infrastructures, des métiers et des flux de marchandises.

Des conférences, expositions, manifestations, visites guidées pour les entreprises, des ateliers pour les enfants sont ainsi organisés. Ce projet permet donc d'ouvrir le port à la ville et de rapprocher la communauté portuaire des habitants.



D. La culture : un nouvel enjeu pour le développement local et le développement ville-port

1. Le développement local et la culture

Les effets potentiels de la culture sur le développement local et économique ont souvent été ignorés par l'ensemble des acteurs locaux. En effet, pour de nombreux économistes, la culture et l'économie n'étaient pas compatibles. Le peu d'initiatives culturelles étaient considérées comme des « réflexes d'arrière-garde ».

Mais depuis une vingtaine d'années, les villes explorent de nouvelles trajectoires de développement et redéveloppent leurs ressources culturelles afin de répondre à la perte de leurs principales activités motrices traditionnelles.

Les équipements culturels jouent un rôle sur le cadre de vie et sur l'image d'un quartier, d'un territoire et peuvent aussi avoir des retombées sur les emplois et les revenus grâce à l'attractivité touristique des monuments, expositions et festivals. Dans l'Union Européenne, la contribution de la culture à l'emploi est de 3 à 7% (Economix, 2002). Les équipements culturels permettent de produire de nouveaux biens et services grâce à une nouvelle impulsion de créativité. La culture influence aussi le développement local grâce à la mise en place de projets, à la création de sites attractifs pour les habitants et les touristes, à la création de produits esthétiques et utilitaires.

La mise en place de projets culturels peut permettre aux territoires de renforcer leur image, leur identité, leur attractivité et compétitivité. Ces projets culturels peuvent réutiliser des infrastructures dégradées et permettent de diversifier la culture. Elle peut être aussi un facteur d'intégration et de cohésion sociale des individus, puisque les équipements culturels sont des lieux à la fois de mixité sociale et de mixité générationnelle. De plus, elle incite les habitants à entreprendre des projets. La culture contribue donc à un développement durable des territoires.

La culture peut devenir la base du développement local, comme l'était une industrie manufacturière par le passé. Ainsi, elle peut avoir un impact sur l'économie locale et encore plus fortement si les infrastructures sont mutualisées au niveau territorial et si les différentes activités culturelles sont pérennes dans le temps. En effet, un festival aura ainsi moins d'impact sur le développement économique du territoire qu'une médiathèque.

Mais les effets et les bénéfices de la culture sur le développement local dépendent du territoire. En effet, les villes d'art possèdent de nombreuses ressources culturelles et patrimoniales, elles bénéficieront ainsi de la culture dans des proportions plus importantes que des zones rurales par exemple.

Mais le développement local nécessite des échanges entre acteurs locaux sur des normes et systèmes de valeurs communs.

La réussite de développement grâce aux actions culturelles dépendra de la durée dans le temps des activités, de leur contenu dans les emplois locaux, de la capacité à faire émerger des références afin de pousser les acteurs locaux à définir de nouveaux projets. Il serait donc intéressant pour les pouvoirs publics, les collectivités locales de mettre en place des politiques locales afin d'encourager le tourisme culturel et les quartiers culturels afin de faire de la culture un levier de développement local.

2. La culture et la compétitivité villes ports

D'après l'AIVP (réseau mondial des villes portuaires), la culture peut permettre aujourd'hui de reconstruire et développer les liens ville-port-citoyens. Mais chaque ville doit choisir les stratégies les plus adaptées à son territoire. La politique culturelle doit à la fois participer aux développements économiques et urbains locaux mais aussi participer au rayonnement national ou international de la ville-port. La culture est donc un levier d'actions et d'outils d'intégration. Les villes peuvent choisir de mettre en place des équipements culturels dans les reconversions de port ou aller même jusqu'à créer des quartiers culturels comme Bilbao.

Les villes doivent aussi travailler à transmettre la culture patrimoniale portuaire afin de faire découvrir les activités dans les quais, les entrepôts, au cœur des usines. De plus, la transmission et l'éducation sont des vecteurs de développement économique d'un territoire.

De plus, les ports possèdent des caractéristiques au fort pouvoir attracteur comme les quais, l'eau et les navires. Ce sont donc des lieux disposant d'un potentiel de création de manifestations culturelles temporaires ou même pérennes.

3. Différents aménagements de villes ports ayant choisi des processus de rénovation urbaine à base culturelle

Pour répondre à une désindustrialisation laissant vide des quartiers, de nombreuses villes choisissent de développer les domaines de la culture et du tourisme afin de donner un nouvel essor à leur ville et à leur port dans le but de recréer des liens villes-ports-citoyens.

- Baltimore et Nottingham ont axé leur développement sur la transformation de patrimoine industriel ou portuaire à des fins culturelles et de loisirs

- Athènes : réutilisation des espaces portuaires et musée du patrimoine maritime (Karachalis et al., 2004).

- La ville de Milwaukee près de Chicago, ancien comptoir de la fourrure a choisi de mettre en place plus d'équipements culturels : 5 théâtres, musée, salle de concert pour créer une ville culturelle. Ces nouvelles infrastructures ont tenu un rôle important dans le choix d'une firme de production d'électricité de s'installer sur la ville.

- Marseille : a créée un « produit touristique urbain » de qualité et une nouvelle image avec un redéveloppement des interfaces avec des zones ludiques et commerciales.

Ainsi, aujourd'hui, l'enjeu est de raccorder les espaces aménagés aux restes de la ville avec synergie, et cohérence. La culture et le tourisme peuvent être alors des outils de création mais aussi des justificateurs de projet. Mais la plupart des projets et des réalisations étudiés précédemment ont été effectués dans des villes mondiales de taille bien supérieure à la ville de Concarneau. La question est donc de savoir comment peuvent s'inscrire de tels projets dans une ville comme Concarneau ? La culture sera-t-elle cristallisatrice de l'interface ?

III. La méthodologie suivie durant le projet

A. Un diagnostic territorial

Afin de pouvoir proposer un projet d'aménagement, il est important de réaliser un diagnostic territorial. C'est une étape essentielle avant toute procédure territoriale et action de développement local. C'est un état des lieux, toujours lié à une problématique qui permet aux acteurs d'agir sur leur territoire de manière adaptée. Il est motivé par des enjeux qui vont guider les thèmes abordés dans le diagnostic. Il met en avant les dysfonctionnements, la cohérence du territoire mais aussi les marges de manœuvres des acteurs. Il peut s'appliquer à différentes échelles et pour des objectifs divers et variés. Mais ce n'est pas une fin en soi, l'objectif est de construire des projets pour développer le territoire durablement en mettant en synergie des processus naturels et des activités humaines. C'est un outil d'aide à la décision qui légitime les décisions.

Le diagnostic territoriale peut donc s'effectuer à plusieurs échelles : la commune, le département, la région, l'état. Il est important de choisir la bonne échelle pour le projet. Pour ce projet, différentes échelles d'étude seront choisies, tout d'abord la commune pour mettre en avant les besoins de la ville, puis le port et l'interface Ville-Port, les trois espaces concernés par le projet. Puis un diagnostic sera réalisé sur la bibliothèque municipale de la ville.

B. La méthode AFOM

Afin d'effectuer cet état des lieux, la méthode AFOM va être utilisée. AFOM (SWOT en anglais) signifie forces (Strengths), faiblesses, (Weaknesses), opportunités (Opportunities), menaces (Threats). C'est un outil d'analyse et de diagnostic stratégique prenant en compte les facteurs internes et externes jouant sur l'objet d'étude. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire actuel, avec celle des opportunités et des menaces de son environnement extérieur intervenant principalement dans le futur.

L'objectif de ces paramètres est de définir une stratégie de développement afin de mettre en place les meilleures stratégies d'intervention adaptées au territoire. Il permet de définir des domaines d'actions peu ou pas explorés et de combler un manque, de définir des dynamiques d'actions à soutenir, des domaines d'actions à coordonner pour donner de la lisibilité, et des domaines d'actions qui fonctionnent bien et nécessitent moins d'investissement.

Le projet de réaménager de l'interface ville-port à Concarneau par la culture est un projet nouveau. En effet, il n'existe pas de centre culturel actuellement à Concarneau. L'analyse des forces, faiblesses, opportunités, menaces du port et de la ville va ainsi permettre d'élaborer un projet adapté au territoire de Concarneau.

C. Les sources pour réaliser le diagnostic avec la méthode AFOM

1. Définir les particularités et les héritages du territoire avec une analyse quantitative

Elle avait pour objectif de rassembler des données notamment sur :

- sur le territoire avec la localisation, l'accessibilité et l'organisation institutionnelle de la ville par l'intermédiaire des sites internet de Concarneau et de la CCA
- sur la population avec son évolution au fil des années, le nombre d'habitants par tranche d'âge, et leurs répartitions dans les différentes classes socioprofessionnelles grâce aux données de l'INSEE
- et enfin sur les diagnostics des bibliothèques des communes de Quimper et Quimperlé.

2. Une analyse théorique de la littérature

Dans un second temps, une analyse théorique a été réalisée afin d'étudier l'évolution des villes-ports, les interfaces villes-port, et la relation du développement culturel sur le développement des villes. Cette étude permet d'aider à la définition des atouts, faiblesses, opportunités et menaces au niveau du port et des relations ville/port de Concarneau.

3. Une revue de presse

Son objectif est d'obtenir une indication sur le contexte local, les volontés politiques durant notamment la période électorale, sur l'importance du port et des projets sur ce territoire dans la vie locale.

4. Des entretiens avec les acteurs locaux pour une analyse qualitative

Différents types d'acteurs sont concernés dans les projets d'aménagement territorial, avec chacun un rôle, des attentes et des intérêts différents. Il est important de les rencontrer et connaître leurs avis sur le territoire du projet mais aussi de leur faire accepter le diagnostic et de mener une politique cohérente à différents niveaux.

Différents acteurs ont été rencontrés afin d'obtenir leur représentation de la ville, leur regard sur le projet de centre culturel, leurs actions:

- *Mr G. Noga, Responsable du bureau d'étude de la commune*, afin d'obtenir des informations sur le projet de réaménagement du port, et des informations sur la ville de Concarneau.
- *Mme B. Roy, Directrice Générale Adjointe de la CCA*, afin de connaître le rôle et la place de la CCA dans le projet de réaménagement du port, ses relations avec les autres acteurs locaux.
- *Mme M. Ouchem, Architecte du service développement maritime de la Chambre des Commerces et d'Industrie (CCI)*, pour connaître leurs projets sur le port, l'importance d'un projet tel que le réaménagement du port et de l'interface, la part d'implication de la CCI dans ces projets, le développement économique du port, leurs relations avec les autres acteurs. Ce rendez-vous a

aussi pour but d'obtenir leur point de vue sur la relation ville-port et sur l'implantation d'un centre culturel au niveau de l'interface.

- *Mr B. Quivillec, Adjoint aux sports et aux affaires portuaires*, pour avoir son regard d'élus sur la relation ville-port, sur le projet de réaménagement du port, sur la mise en place d'un centre culturel et sur les projets de développement économique en vue.
- *Mme M-A. Beyou, Directrice de la bibliothèque municipale de Concarneau*, pour obtenir différentes informations sur la bibliothèque notamment, la fréquentation, les besoins des usagers et des non usagers, l'histoire, les offres et les fonds. Ce rendez-vous a pour objectif d'obtenir son point de vue sur l'accessibilité et la visibilité de la structure, sur le déplacement de la bibliothèque et sur la création d'un centre culturel.
- *Mme Le Gris, Employée de la médiathèque les Ursulines de Quimper*, afin d'obtenir les informations sur la médiathèque de Quimper, la fréquentation, les fonds, et les événements organisés par l'établissement.

5. Une enquête sur le terrain

Un sondage auprès des Concarnois et des touristes a été effectué afin de comprendre les différents usages de la bibliothèque et dans l'objectif d'obtenir leur point de vue sur le nouveau centre culturel.

D. La réalisation du projet

Une grille finale présente les forces, faiblesses, opportunités et menaces. Les atouts et les opportunités sont croisés ensemble pour savoir comment utiliser les atouts pour profiter des opportunités. Les atouts croisés avec les menaces permettent de savoir comment utiliser les atouts face aux menaces. Il est aussi important de savoir comment dépasser les faiblesses pour profiter des opportunités et comment dépasser les faiblesses pour contrecarrer les menaces.

Ces croisements permettent de visualiser les principaux faits positifs et/ou négatifs ayant un impact fort, de faciliter la prise de décision stratégique, d'établir des objectifs réalistes et ciblés, et de définir des stratégies et des moyens les plus efficaces au regard des enjeux.

Après avoir déterminé les objectifs et les stratégies, différents scénarios de développement sont proposés, puis des projets d'aménagement peuvent être définis et explicités.

Afin de mieux représenter le projet d'aménagement au sein du territoire, des plans et une représentation en trois dimensions seront effectués.

E. Les avantages et inconvénients de la méthode AFOM

Cette méthode a des avantages puisque c'est un outil simple qui met en avant l'adéquation et l'inadéquation de la stratégie avec la problématique. Il permet de comprendre, communiquer et améliorer une situation. Cette méthode permet aussi de clarifier les idées des acteurs locaux et des stratégies retenues. Mais elle comporte aussi des limites car c'est un outil subjectif, en effet des faiblesses pour une personne peuvent devenir des atouts pour une autre. De plus, la distinction des éléments internes et externes n'est pas toujours évidente. Certaines personnes lui reprochent aussi son côté réducteur et simplificateur.

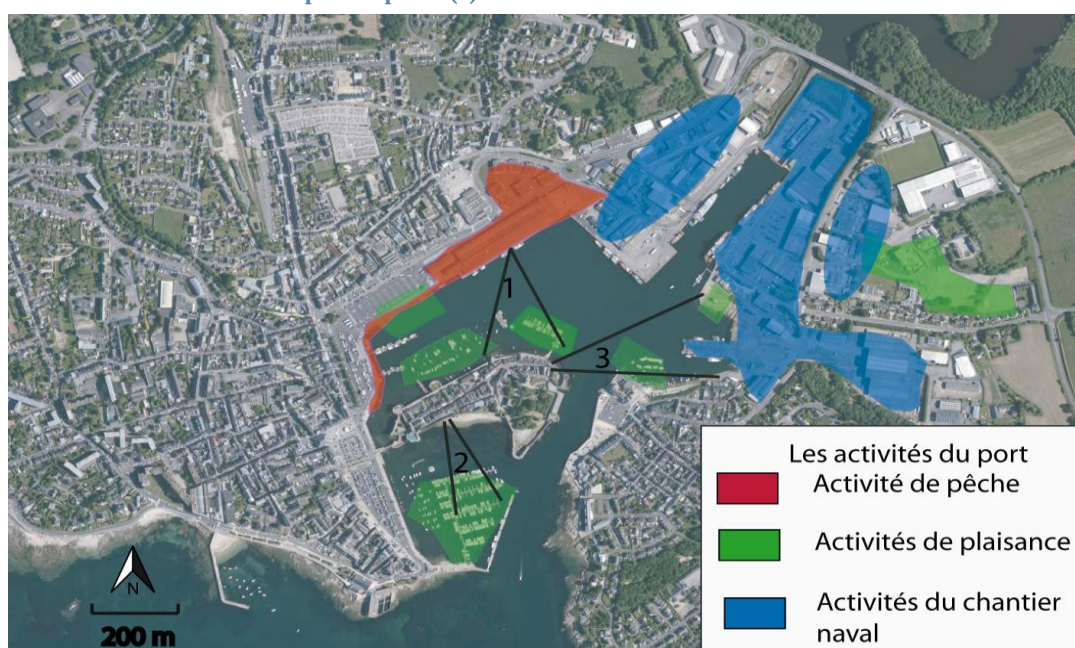
IV. Un diagnostic territorial ciblé

A. Le port de Concarneau, une mixité pêche plaisance

Situé en plein cœur de la ville, le port est caractérisé par la multiplicité de ses activités : la plaisance, la pêche et le commerce, la construction et la réparation navale et le nautisme.



Photo 3 Le port de pêche (1)



Carte 10 Les activités du port de Concarneau



Photo 4 Le port de plaisance (2)

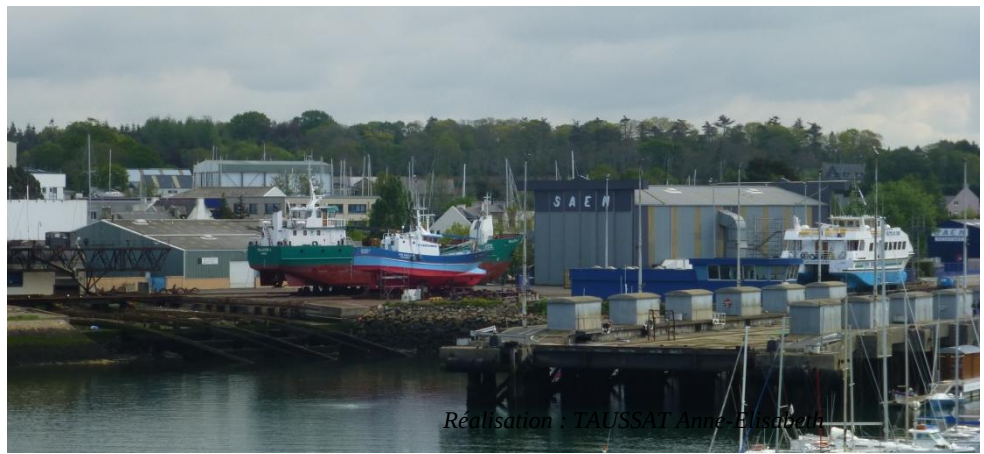
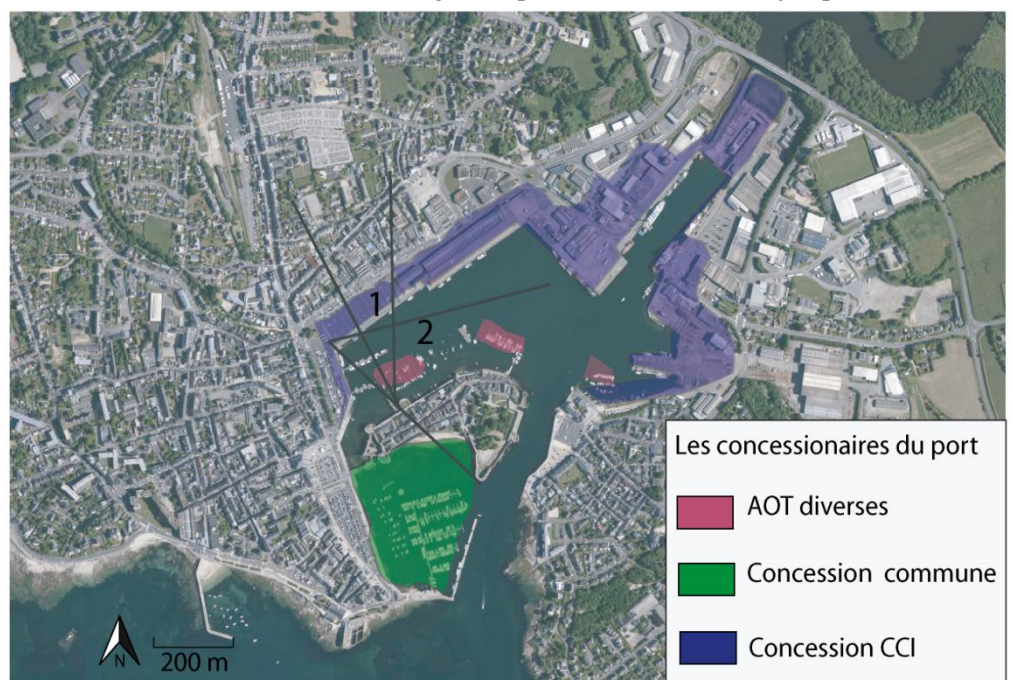


Photo 5 Le chantier naval (3)

Le port de Concarneau appartient depuis 2007 au Conseil Général du Finistère. La ville est concessionnaire pour la gestion de la plaisance jusqu'en 2026, alors que la Chambre de commerce et d'industrie gère la pêche et le commerce jusqu'en 2041.



Carte 11 Les concessionnaires du Port de Concarneau



Photo 6 Vue de l'interface Ville-Port de la Ville-Close (1)



Photo 7 Vue sur le port (2)

1. Le poids économique du port

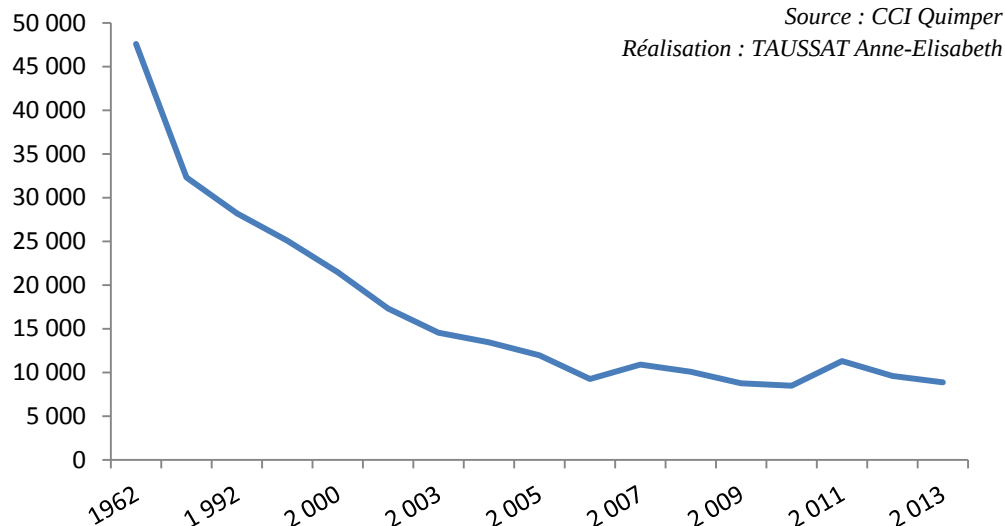
a. La pêche

La pêche a longtemps été le principal secteur économique de Concarneau. A la fin du 20^{ème} siècle, le ralentissement de ce secteur a laissé vacant de nombreux espaces portuaires mais a aussi permis le développement de nouvelles activités. Aujourd'hui, tous les types de pêche sont représentés : la pêche industrielle et semi-industrielle, la pêche au large, la pêche artisanale côtière et la pêche thonière tropicale. Le port de Concarneau est au 9^{ème} rang des ports de pêche français pour le tonnage et la valeur des captures. C'est aussi le 1^{er} port européen pour la pêche au thon tropical.

La flottille est composée de 154 navires dont 7 chalutiers industriels hauturiers, 2 chalutiers artisans, 95 chalutiers de pêche côtière, 9 bolincheurs, 25 thoniers. C'est aussi 887 marins qui peuvent embarquer pour la journée jusqu'à trois mois en mer sur les plus gros navires.

Les prises des thoniers concarnois sont passées de 72 000 tonnes en 1989 à 100 000 tonnes de thon pêchées en 2009 débarquées ensuite aux Seychelles, Côte d'Ivoire... En 2012, la criée traitait 10 000 tonnes de produits débarqués, dont les cinq espèces principalement vendues, sous les 14 000 m² de halle de marée, sont l'églefin, le merlu, la sardine, la lotte et la langoustine. Le mareyage est une activité importante à Concarneau avec près de 280 employés qui achètent et préparent le poisson pour l'envoyer chez les poissonniers et les restaurateurs et les grandes surfaces de la France entière. En effet, sa position géographique stratégique et ses 1 700 mètres de quais lui permet de développer une activité de mareyage de qualité mobilisant 17 entreprises.

Le graphique 4 permet de vérifier le déclin des activités de pêche du port de Concarneau. En effet en 50 ans, le tonnage débarqué à la criée a diminué de plus de 40 000 tonnes. Ainsi, la criée agrandie dans les années 50 pour accueillir une future croissance du tonnage s'est trouvée surdimensionnée. Aujourd'hui, la CCI, concessionnaire de la criée, souhaite réaménager la criée pour la redimensionnée aux besoins actuels et pouvoir ainsi vendre les locaux devenus inutiles aux activités de pêche.



Graphique 4 Le tonnage débarqué à la criée du port de 1962 à 2013

b. La plaisance

Le port de plaisance accueille plus de 25 000 plaisanciers par an. Situé sur deux zones, il propose 767 emplacements. La première zone, située sur l'avant-port est adossée aux remparts de la Ville Close.

- 291 places sur pontons dans l'avant-port
- 55 places en location annuelle sur les bouées dans l'avant-port (bateaux pouvant échouer)
- 51 places, sur pontons, réservées à la location annuelle dans l'arrière port
- 54 places sont réservées aux visiteurs

En plein cœur de ville, les plaisanciers ont donc accès rapidement aux commerces et aux équipements proposés par la maison du port : accès à l'eau et à l'électricité, la connexion Wifi, les sanitaires, les conteneurs de déchets, une laverie, la station carburant et la météo.

La seconde zone s'étale dans l'anse de Kersaux dans la presqu'île du Cabellou. Elle offre :

- 350 places de mouillage en zone d'échouage
- 20 places sur bouées louées à l'année.

c. La réparation-construction et l'interprofession du port

Le port de la ville a aussi développé une filière construction-réparation navale, composée d'une cale sèche, d'une aire de carénage, permettant à la ville de développer un chantier naval important. Deux grandes entreprises sont spécialisées dans ce domaine, les chantiers Piriou pour les bateaux de pêche et de commerce et les chantiers JFA pour la plaisance haut de gamme. L'interprofession regroupe 50 entreprises qui offrent environ 1000 emplois.

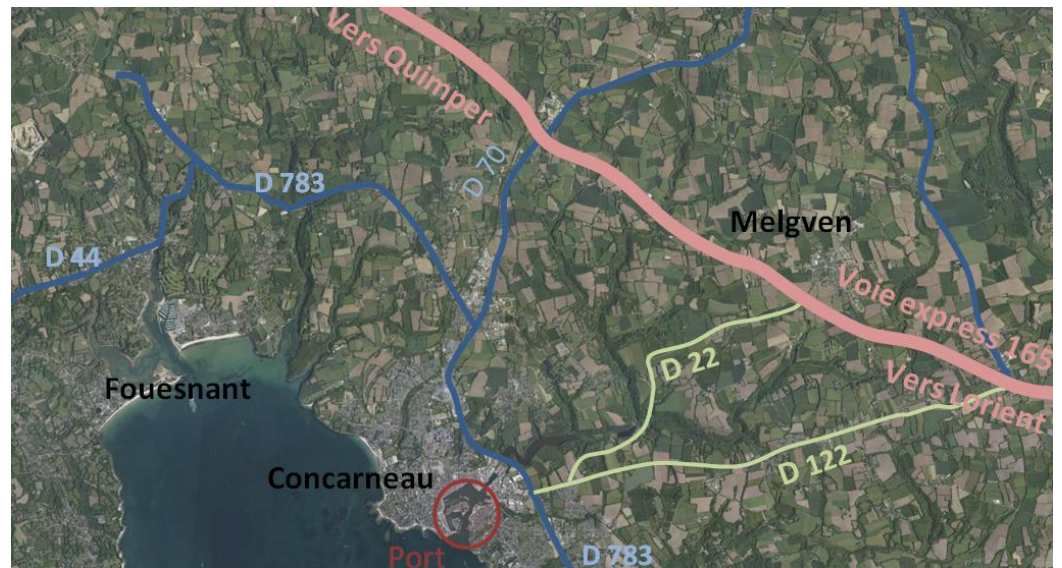
d. Le nautisme

Situé en plein cœur de la ville, le port est très attractif notamment pour l'organisation de régates, de courses au large comme l'AG2R et le salon nautique Escale.

Au total, en 2010 le port s'était 408 entreprises soit 2734 emplois : 33% pour la filière services aux navires, 28% pour la filière produit de la mer et 3% pour le nautisme. De plus, la pêche induit d'autres activités comme l'électronique marine, la fabrication de filets de pêche, l'habillement avec l'entreprise Cotten, et les conserveries avec les entreprises Gonidec, « les Mouettes d'Arvor » et Courtin.

2. Les flux

a. L'accessibilité du port avec l'extérieur



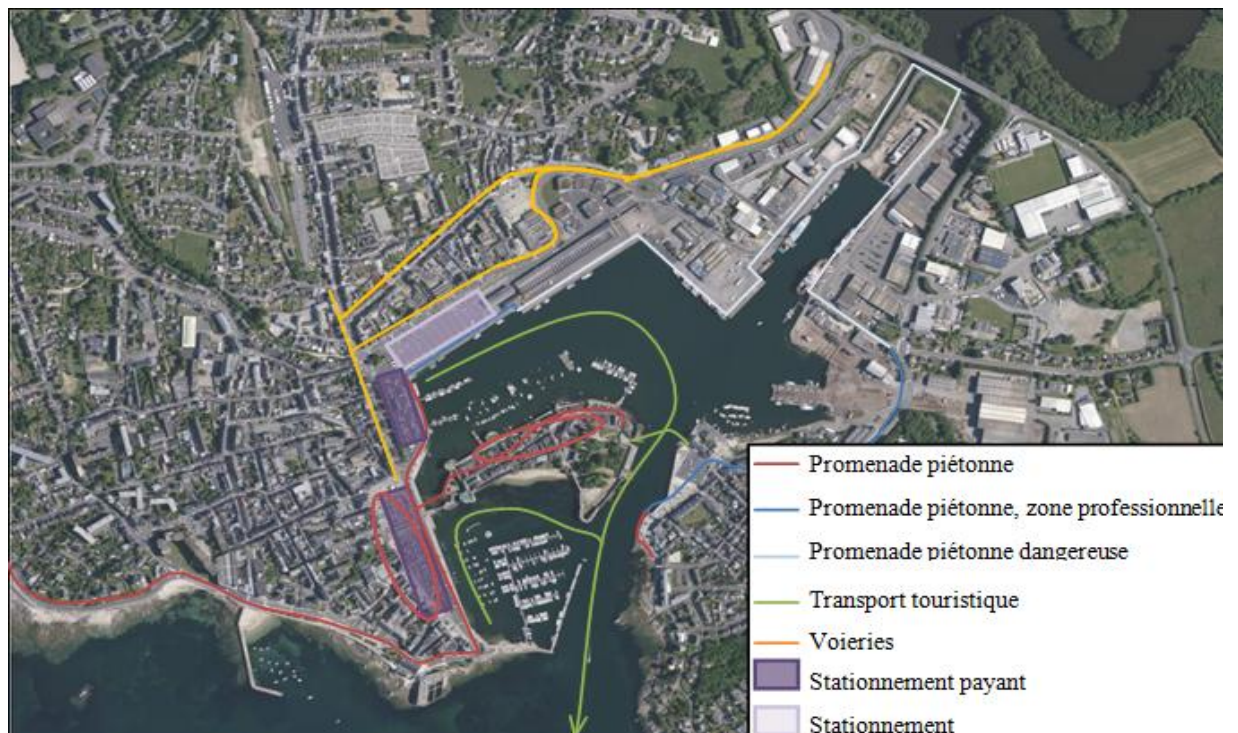
Carte 12 Accessibilité du port

Sources : Conseil général du Finistère
Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth (Adobe Illustrator)

Ainsi le port bénéficie d'une bonne desserte avec deux départementales reliées par la voie express N 165. (Carte 10)

b. Les flux urbains et touristiques

Au sein du port il existe de nombreux flux de types différents. Des flux de piétons longent le port dont en grande partie les activités professionnelles. Celles-ci sont dangereuses et nécessiteraient des aménagements au niveau des quais pour améliorer la sécurité de ce lieu de promenades et permettre au plus grand nombre de découvrir ces activités typiques de Concarneau. Des flux saisonniers de type transport maritime touristique traversent le port en direction des Glénan ou de l'Odet. L'interface est principalement occupée par des activités de stationnement payant ou gratuit. (Carte 9)



Carte 13 : Les flux urbains sur l'interface

Taussat Anne-Elisabeth

Sources : Conseil général du Finistère 37
Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth (Adobe Illustrator)

3. La réglementation sur la zone portuaire et l'interface

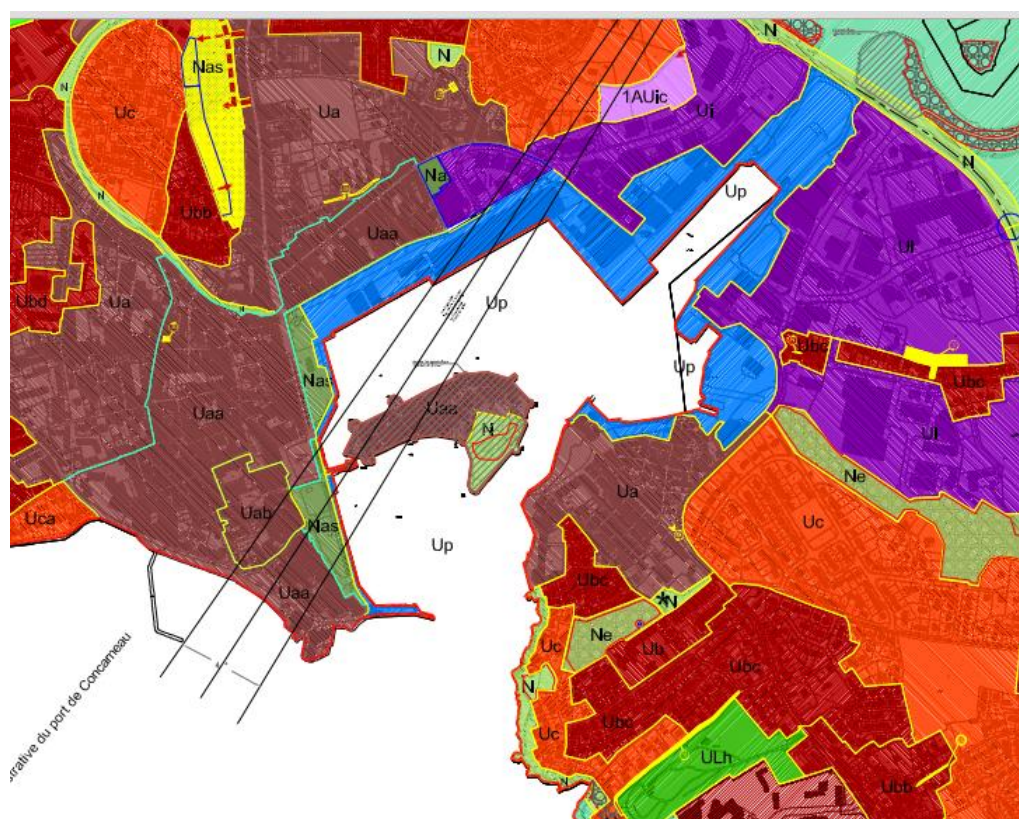


Figure 12 La réglementation sur les zones portuaires

PLU Concarneau

La zone Up, a vocation maritime, elle est destinée à recevoir toutes les installations, publiques ou privées, de pêche, de plaisance ou de commerce, liées à l'activité du port. Cette zone comprend deux parties ; un plan d'eau portuaire, une partie terrestre.

Les occupations de sol interdites sont celles incompatibles avec la vocation de la zone comme les opérations d'habitat. Certaines activités peuvent être acceptées si elles sont compatibles avec la vocation principale de la zone comme les constructions et les installations liées à la pêche, à la plaisance ou au chantier naval, les installations et ouvrages nécessaires au fonctionnement du port (quais, ouvrages), les aires de stationnement.

Pour être constructible, le terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, doit être desservi par une conduite de distribution d'eau. Les eaux pluviales et les eaux de ruissellement seront rejetées au réseau public.

Aucune règle n'est définie sur la superficie minimale des terrains, sur l'emprise au sol, sur l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et les unes par rapport aux autres. Par rapport aux limites séparatives, les constructions abritant des installations classées doivent respecter une marge d'isolement par rapport aux limites des autres zones. La hauteur des bâtiments ne doit pas porter atteinte à la visibilité de l'alignement considéré pour la navigation maritime.

L'aspect des constructions ne doit pas 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. Elles doivent être simples dans les proportions des volumes et des détails d'architecture, avec une harmonie de couleur et des matériaux.

Les aires de stationnement doivent correspondre aux besoins et à la fréquentation des constructions. Elles ne devront pas apporter de gêne à la circulation générale.

4. Le projet d'aménagement en cours

En 2009, le Conseil Général décide de lancer une étude d'aménagement et de développement du port pour mieux répondre aux nouveaux besoins et enjeux économiques, environnementaux et sociaux de ce port avec la contribution de la mairie et de la Chambre du Commerce et d'Industrie, tout deux concessionnaires du département, et la Communauté d'Agglomération.

Les propositions des différents partenaires ont été regroupées au sein d'un schéma fixant un certain nombre de priorités de développement pour les 10-15 prochaines années, le tout dans une perspective de développement durable. L'un des enjeux est le réaménagement des espaces libérés par la diminution de l'activité de la pêche pour l'implantation de nouvelles activités. Un comité de pilotage a été associé au projet afin de réaliser un diagnostic économique.

Des lignes directrices ont été tracées concernant chaque secteur d'activités. Pour la construction et la réparation navale, l'aire de carénage sera remise aux normes, la cale sèche sera couverte et un élévateur à sangles pour navires sera acheté. Pour la filière de la pêche, la criée sera optimisée, une tour à glace sera construite, le poste de gasoil sera lui remis aux normes. Pour la plaisance, 52 places supplémentaires et un ponton seront créés, une zone technique avec manutention et embarcadères sera mise en place. Pour l'interface Ville-Port, un pôle multimodal de transport sera créé. Et enfin, pour les zones portuaires, des nouveaux locaux seront créés sur le quai EST du port afin de permettre à de nouvelles entreprises de s'implanter sur le port.

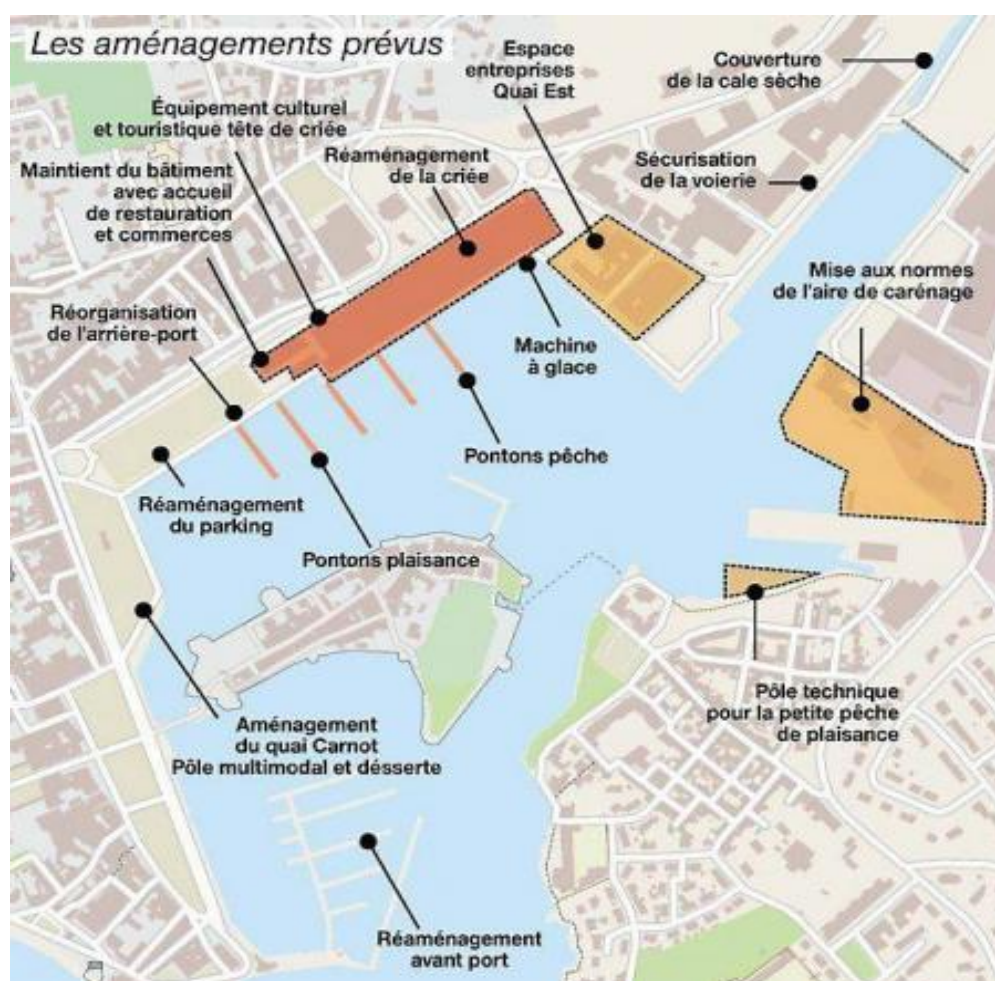


Figure 13 Les propositions d'aménagement du port

www.entreprises.ouest-france.fr/

B. L'interface ville-port

Concarneau avec son port en cœur de la ville a vu son économie locale évoluée grâce aux différentes activités de la mer. Contrairement à des villes comme le Havre, elle n'a pas déplacé ses activités à l'extérieur de la ville et a réussi à conserver ses trois pôles d'activités dans son port devenu au fil des années un port urbain.

Les mutations de la filière de la pêche, le développement de la plaisance et des activités de réparation et construction navale provoquent des modifications de la place occupée par chacune des filières au sein du port de Concarneau. Ainsi, la diminution des activités de pêche, due à la raréfaction des ressources et l'amélioration de la productivité, provoque une baisse des besoins en infrastructures. En effet, le tonnage débarqué est passé en 10 ans, de 35 000 à 10 000 tonnes. Mais avec la baisse de ces activités, la pression urbaine devient encore plus forte. La question du devenir des espaces libérés par la baisse de l'activité est donc à étudier.

De plus, l'économie touristique s'est beaucoup développée autour du port et dans les quartiers voisins grâce à la Ville-Close et au port de plaisance notamment. Le patrimoine et la culture deviennent les deux nouveaux piliers de l'économie locale.

1. L'évolution de l'utilisation de l'interface

A la fin du 19^{ème} siècle, dans les années 1870, le quai Carnot n'était pas encore construit, quelques bâtiments étaient présents sur le quai de l'Aiguillon. Lors de la croissance industrielle, l'interface était utilisée comme lieu de transfert de marchandises, des produits de la mer, entre les navires de pêche et le transport ferroviaire. En effet, la ligne de train à l'époque longeait les infrastructures portuaires.



Source : LE GALL, Serge.- Concarneau, Tome II.- Editions Alan Sutton, 1998

Figure 14 Le quai Carnot en 1870 et 1930

Dans les années 1930, le quai de l'Aiguillon est prolongé (Figure 16). Dans les années 1950 un parking à étages est construit. Le rez-de-chaussée servait au tri et à l'exposition de la pêche des chalutiers. Les deux étages accueillait les véhicules des armateurs, marins, ouvriers du port. (Figure 17) La photo date de 2006, nous pouvons remarquer en arrière port les voiliers de la Transat AG2R. Mais le village était situé place Jean Jaurès en face de l'entrée de la ville close.



Source : LE GALL, Serge.- Concarneau, Tome II.- Editions Alan Sutton, 1998

Figure 15 Le prolongement du quai de l'Aiguillon et le quai Carnot en 2005

En 2007, le parking à étages, désaffecté et donnant une image négative du port est détruit. A la place est laissé un parking simple, payant. Aujourd'hui, ce parking appartient à la CCI, elle bénéficie des revenus générés par les entrées. Au niveau du quai de l'Aiguillon, il y a aussi un parking où a été construit l'office de tourisme.

De plus en plus d'évènements sont organisés sur le parking de la CCI, quai Carnot. Les Filets Bleus est un festival traditionnel, vitrine de la culture et du patrimoine breton, se déroulant sur une semaine au mois d'Août. Le Quai Carnot est alors utilisé pour accueillir les festivités, concerts et restauration. La transat AG2R, où l'on retrouve les 2500 m² de village à proximité des voiliers pour accueillir les 80 000 visiteurs.

Ainsi, nous pouvons observer l'évolution de cette interface Ville-Port et le grignotage progressive de la ville sur le port. Puisqu'au début du 20^{ème} siècle l'ensemble du quai Carnot était occupé par des activités portuaires mais aujourd'hui la ville arrive de plus en plus sur ce port. De plus l'accès au port est possible par le public qui peut en faire le tour complet. Ainsi, le port qui était considéré comme une activité nuisante, devient aujourd'hui un espace de convoitise. La ville veut s'approprier ces espaces de bord de mer.



Figure 16 Vue aérienne du port lors de la Transat AG2R

2. La perméabilité ville/port

D'après la carte 11 des flux urbains et touristiques, nous pouvons observer que l'interface Ville-Port est utilisée principalement pour le stationnement. De plus, les personnes qui veulent faire le tour du port, emprunte une voie non sécurisée, longeant les activités industrialo-portuaires. Les quelques promenades touristiques comme le GR 34 sont tangentes au port mais ne le traversent pas. Il existe des obstacles physiques autour de l'interface comme des murets. En effet, un dénivelé sépare le quai et la rue rendant l'accès difficile, cette rue est utilisée par le Concarnois pour quitter la ville.



Réalisation photos et carte : TAUSSAT Anne-Elisabeth

Figure 17, Photo de haut en bas, un muret, obstacle entre la ville et le port / le parking payant de la CCI / Le parking gratuit de la commune. Carte de l'interface ville-port.

Il est donc important aujourd'hui pour recréer des liens forts entre la ville et le port, de repenser et de ré-imaginer l'interface. C'est un espace public au fort potentiel. Au niveau du quai Carnot, le parking ne peut être supprimé. En effet, c'est une esplanade servant comme vu précédemment à des manifestations notamment culturelles et sportives. De plus, c'est un parking, nécessaire durant la période estivale où le nombre de touristes explose. Cette zone de stationnement ne peut donc pas être

détruite. Pour la CCI, il est important de « repenser l'interface de façon qualitative ». Un autre enjeu du réaménagement de cette interface, est la rue longeant le quai Carnot. Les magasins présents sur cette rue sont peu florissants, et l'accès à cette rue est peu pratique à pied dû à la présence du dénivelé.

Ce réaménagement de l'interface permettrait de renforcer les liens ville-ports-citoyen. Il faut donc créer un espace public, attractif pouvant être aussi un lieu de promenade. Lors des futurs réaménagements, il sera important de prendre en compte les normes de sécurité pour le développement de déplacements doux, et les normes environnementales.

La prise en compte de l'interface doit faire l'objet de réflexions globales à mener en synergies avec l'ensemble des acteurs locaux. Ces réflexions doivent aussi prendre en compte l'organisation globale du port dans le but d'améliorer le fonctionnement du port et de l'interface, le lien entre les différentes activités et le lien entre ville et port. De plus, l'amélioration de l'interface doit aussi se faire du point de vue visuel en lien avec le centre-ville.

3. Les potentiels de l'interface

a. Une situation au cœur de ville

L'interface est située au centre-ville. Faire venir les habitants sur ce lieu favorisera donc la consommation sur place, dans les commerces et restaurants du centre-ville.

b. Une vue remarquable sur le port et le patrimoine

L'interface ville-port est située à proximité de la Ville-Close. La vue de ce bâtiment du patrimoine Concarnois apporte un côté attractif à cette zone. Elle pourrait donc devenir un lieu de promenade et un lieu culturel.



Photo 8 : La Ville-Close vue du parking de la CCI

Réalisation: TAUSSAT Anne-Elisabeth

De plus, les quais des navires de pêche ont été déplacés et se retrouveront au niveau de l'interface. La vue sur ces activités industrialo-portuaires comme le débarquement du poisson pourrait aussi être intéressante et donner à voir la vie du port de pêche aux usagers du centre culturel. Ainsi, cette position des pontons de pêche au niveau d'une future zone urbaine est une preuve de la mixité des activités.



Photo 9 Les pontons de pêche face à l'interface

Réalisation: TAUSSAT Anne-Elisabeth

c. Une future desserte multimodale

Un Plan Global de Déplacement est en réflexion sur la commune qui prévoit notamment la mise en place d'un pôle multimodal. Son objectif est de créer un espace de partage pour l'ensemble des modes de transport : les bus de ville, les cars du département, les voitures, les bateaux, les trains, les vélos et les piétons.

En effet, pour les bus de ville il s'agit de déplacer le terminus du centre-ville, actuellement sur la place Jean Jaurès, face à la ville close. Cet arrêt pose problème car la place Jean Jaurès accueille le marché hebdomadaire. Au niveau des vélos, la ville réfléchit à la mise en place d'une borne de location. Ce pôle multimodal correspondrait aussi au départ/arrivée de la voie verte. Une billetterie sera installée pour les transports touristiques maritimes (Glénan, Odet).

Ainsi, l'interface Ville-Port avec le pôle multimodal et l'office de tourisme deviendront la nouvelle centralité de la ville.

La restructuration des voiries voisines autour de ce pôle multimodal permettra de fluidifier et de sécuriser l'accès au port et au centre-ville.

d. Des locaux non utilisés

La diminution des activités de pêche et de mareyage a provoqué la vacance de nombreux bâtiments au niveau de l'interface Ville-port. En effet, la criée est à l'origine prévue pour 10 000 tonnes de produits déchargés, or aujourd'hui les navires n'en déchargent seulement 4000 tonnes. La CCI a donc décidé de concentrer ses activités dans une plus petite partie de la criée afin de rationaliser les flux de produits et de personnels et répondre aux exigences sanitaires. Cette réorganisation permet de libérer et de rendre disponible près de 2000 m² pour accueillir de nouvelles activités.

4. Les projets de la CCI sur l'interface : une zone commerciale

Pour redynamiser l'interface, des infrastructures ont été récemment détruites comme locaux du quai EST et plus récemment de la "Chapelle" quai Carnot.

La CCI voudrait réhabiliter les bâtiments Ouest de la criée, anciens magasins de la criée mais inutilisés aujourd'hui afin de requalifier cette zone. Leur projet est d'apporter une nouvelle dimension économique à la criée avec des petits commerces et un restaurant qui sera la « locomotive du projet ». Leurs objectifs sont de « diversifier les activités portuaires et de redynamiser l'interface Ville-Port » (Mme Ouchem). La zone étant classée Up, les activités futures devront obligatoirement être liées aux

domaines maritimes. La CCI aimerait que les produits du futur restaurant proviennent de la pêche des navires Concarnois afin de « créer un lien et une cohérence avec le port » (Mme Ouchem).



Figure 18 Le projet de la CCI au sein de la criée

En face de ces bâtiments se trouvent les nouveaux pontons de pêche côtière où les pêcheurs peuvent y débarquer du poisson. Il sera donc intéressant de voir des terrasses les différentes activités de ces pêcheurs. « L'objectif de la CCI n'est pas de repousser la pêche plus loin mais de mixer les activités. Le but étant de créer un pôle d'activité et d'animation » (Mme Ouchem). La CCI a lancé un appel à projet, sur lequel 35 cabinets d'architectes seraient intéressés. Mais ce projet fait débat, en effet, des anciens conseillers municipaux et certains pêcheurs sont contre cette réaffectation du bâtiment (Presse locale). De plus, ce projet a très peu d'intérêt pour la commune puisque tous les bénéfices iront à la CCI.

C. Les espaces culturels

1. Offre de la ville : la bibliothèque

a. Présentation

La bibliothèque se situe au centre-ville de Concarneau dans les locaux de la mairie. Elle est ouverte du mardi au Samedi sauf en hiver où elle ferme le jeudi, pour un total de 22h30 d'ouverture par semaine. La cotisation annuelle est gratuite pour les enfants de moins de 18 ans et les détenteurs de la carte soleil. Elle est de 10€ pour les étudiants et de 18€ pour les adultes concarnoïis et de 26€ pour les adultes extérieurs. Pour les estivants, elle est 6€ pour les jeunes adultes pour trois semaines avec une caution de 32€.

b. Histoire de la bibliothèque

La bibliothèque de Concarneau, se différencie des autres bibliothèques des communes voisines car elle ne possède pas de fond patrimonial. En effet, la plupart des bibliothèques ont un fond patrimonial car leurs collections sont héritées de bibliothèques de religieux, transformées ensuite en bibliothèques populaires puis en bibliothèques publiques. Au début du 20^{ème} siècle, la bibliothèque a une surface faible qui évolue grâce aux dons de la mairie. L'essor de la bibliothèque date de 1935. Puis elle est déplacée dans un autre local dans les années 70. En 1982, le système des fiches et la classification Dewey sont adoptés et la section jeunesse est créée. Enfin, le

dernier déplacement est effectué en 1988 où elle est encore aujourd'hui, où elle connue un essor important. Déjà à l'époque, elle fut installée dans ce local de façon provisoire car les politiques étaient conscients de la surface inadéquate. En effet, de façon optimale il faut 0.7 m² par habitant. Ainsi, à Concarneau, il faudrait 1200 m² mais aujourd'hui la surface de la bibliothèque est seulement de 400 m². Mais de façon optimale, il faudrait 1500 m² pour pouvoir accueillir le matériel informatique nécessaire (à quimper il y a 4000 m²).

c. Une bibliothèque excentrée et peu accessible

La bibliothèque est accessible à tous même aux personnes à mobilité réduite puisque la bibliothèque est de plein pied. L'accessibilité en voiture est faible. Certes il existe un parking à moins de 25 m de l'entrée mais la cinquantaine de places est fréquemment utilisée notamment par les habitants des appartements et maisons alentours. Pour avoir une chance de trouver une place, il faut se garer sur le parking place Jean Jaurès situé à 200 m de la bibliothèque. L'arrêt de bus le plus proche est à 300 mètres.



- La bibliothèque municipale
- Le parking place Jean Jaurès
- Arrêt de bus

Mais la visibilité de la bibliothèque est très faible. En effet, peu de panneau indicateur mènent à l'entrée de la bibliothèque. De plus, cachée à côté de la mairie, il faut être devant l'entrée de la bibliothèque pour savoir qu'elle se situe là. La bibliothèque n'a pas de nom qui pourrait la distinguer des autres bibliothèques municipales.

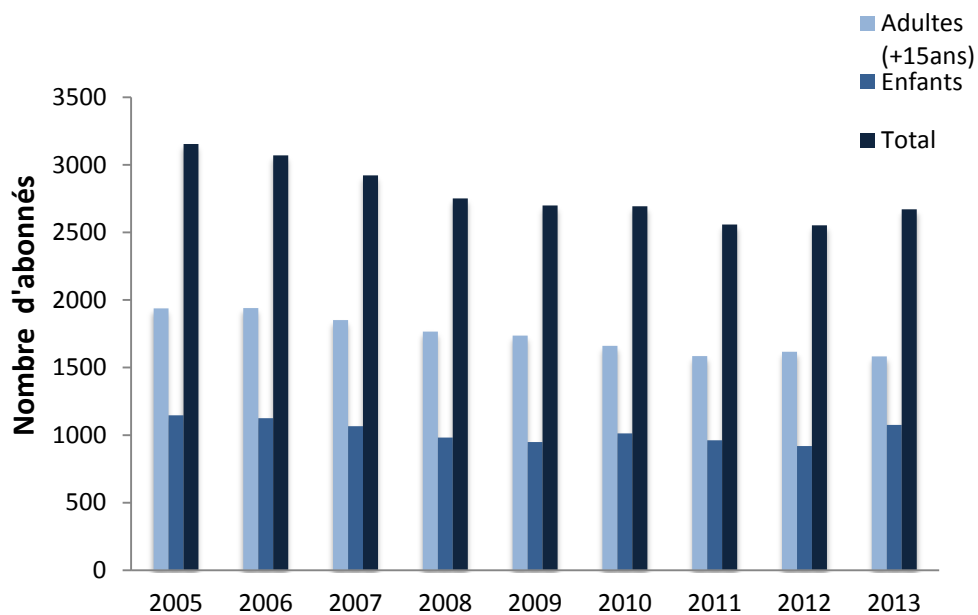


La bibliothèque municipale

d. La fréquentation

Le nombre d'inscrits a fortement diminué de 2005 à 2008 pour se stabiliser entre 2009 et 2012. La diminution de 2008, peut s'expliquer par l'ouverture de la médiathèque de Quimper. Mais en 2013, 119 nouvelles personnes se sont abonnées à la bibliothèque. Les nouveaux inscrits sont pour la plupart des enfants âgés de 5 à 12 ans et des personnes âgées de plus de 55 ans, deux tranches d'âge qui ne sont pas amenées à se déplacer quotidiennement vers les communes voisines. Cette augmentation peut s'expliquer par la gratuité mise en place pour les jeunes de moins de 18 ans. En effet, une tarification dissuade toujours certaines personnes à s'inscrire même si celle-ci est faible. De plus, depuis cette année la bibliothèque propose l'accès aux ressources numériques de la Bibliothèque du Finistère, incitant certaines personnes à s'inscrire uniquement pour cette raison. Ainsi, 130 personnes bénéficient de cet accès.

Mais le nombre d'abonnés âgés de 16 à 55 ans régresse toujours, depuis quelques années, dû vraisemblablement au manque d'attractivité de la bibliothèque pour les jeunes adultes et les actifs et dû également à la concurrence des bibliothèques des communes voisines. En effet, le manque de place et l'absence d'une collection multi supports incitent cette tranche d'âge à fréquenter les bibliothèques de Quimper, de Quimperlé ou encore de Fouesnant plus appropriées à leurs besoins. De plus, ces bibliothèques sont plus attractives car elles se situent sur la route quotidienne travail logement de ces personnes. Il sera donc important d'étudier leur besoins pour le projet de la nouvelle bibliothèque.



Données : Bibliothèque de Concarneau Réalisation TAUSSAT Anne-Elisabeth

Graphique 5 La fréquentation de 2005 à 2013

De plus, la bibliothèque propose des abonnements pour les collectivités comme les classes, groupes scolaires... Ce nombre d'abonnements est passé de 123 à 131 entre 2012 et 2013.

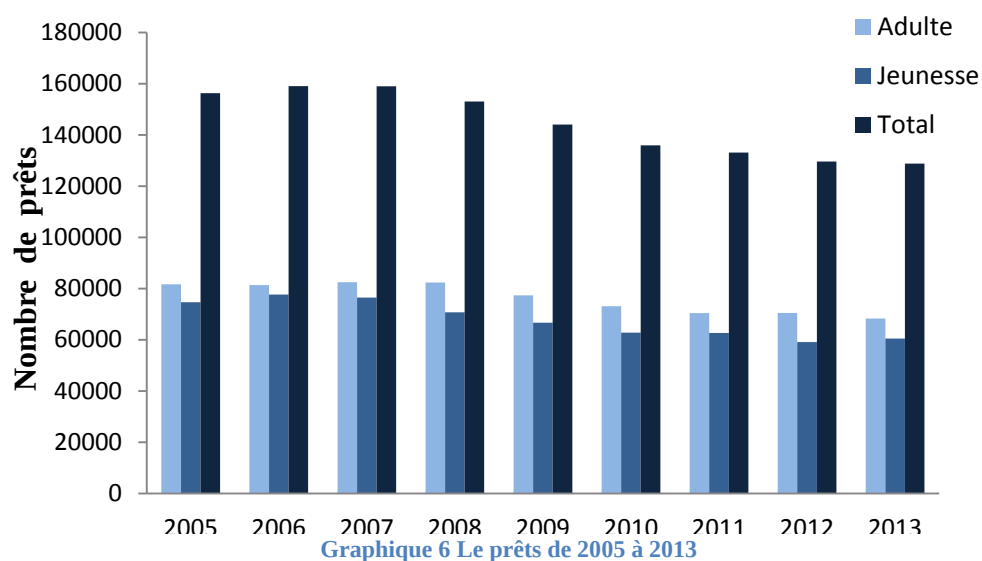
Ainsi, le taux d'inscription est passé de 12.74 % à 13.57%, le public restant majoritairement féminin. Cette augmentation est positive pour la ville de Concarneau. En effet, les taux d'abonnement nationaux sont en diminution, ils étaient en 2012 de 13%.

Mais il est important de distinguer le nombre de personnes abonnées, du nombre de personnes seulement de passage. En effet, les abonnés actifs individuels possèdent

une carte d'emprunt et ont emprunté au moins un document dans l'année, alors que les personnes de passage s'arrêtent simplement pour lire ou boire un café. Ses dernières personnes ne sont pas dénombrées dans les taux de fréquentation dû à l'absence de compteur à l'entrée de la bibliothèque. Pour pallier à ce manque, un comptage régulier est réalisé deux fois par semaine, le mercredi et le samedi à 14 et 17 heure, afin de donner une idée, non précise, sur la variation de la fréquentation.

Ainsi, il existe différents types de fréquentation d'une bibliothèque que l'on ne peut hiérarchiser car toutes aussi importantes. En effet, les personnes peuvent fréquenter la bibliothèque soit pour lire ou emprunter un document, pour boire un café, ou encore pour rencontrer d'autres personnes. Le nombre d'abonnés, premier indicateur demandé pour les études statistiques du Ministère, devient donc de moins en moins pertinent.

e. L'évolution des prêts



Données : Bibliothèque de Concarneau Réalisation TAUSSAT Anne-Elisabeth

Le nombre de prêts a donc faiblement diminué suivant le nombre d'abonnés. En effet, le nombre de prêts chez les enfants augmente tandis que celui des adultes diminue. Mais le nombre de documents consultés sur place ne peut lui non plus être évalué tout comme le nombre de personnes seulement de passage au sein de la bibliothèque dû au coût élevé de l'étude.

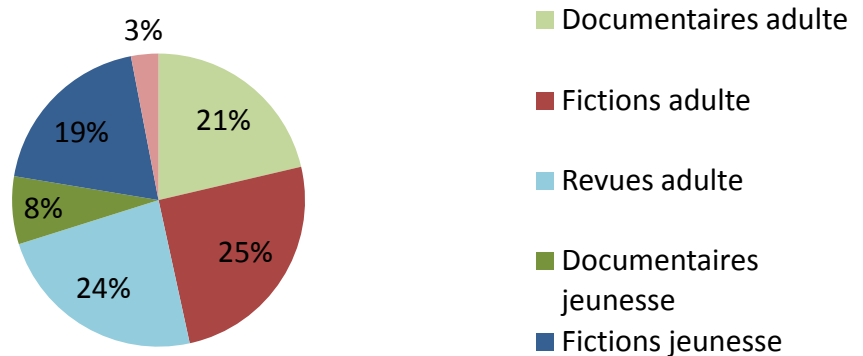
Les documents les plus empruntés par les abonnés sont les œuvres de fictions, les revues et les CD. Chez les adultes se sont principalement des livres de cuisines qui sont empruntés alors que chez les enfants se sont les sciences et techniques.

Les bibliothèques ont ainsi évolué au fil des années. Elles sont passées de simple lieu de stockage et de prêts de livre à des lieux de lecture et de travail. Aujourd'hui, les usages sur place sont plus importants qu'auparavant. En effet, le nombre d'abonné diminue alors que la fréquentation augmente. Dans le projet de la nouvelle bibliothèque, l'un des enjeux majeur sera de créer un espace de vie, où toutes les générations pourront cohabiter. En effet, beaucoup de personnes seules, viennent à la bibliothèque pour rencontrer et être avec d'autres personnes afin de se sentir moins seule.

La bibliothèque doit donc être un équipement de proximité et de centralité. L'installer au niveau du port est ainsi une bonne alternative car à proximité du futur pôle multimodal de transport et des sorties des écoles et lycées.

f. Les offres de la bibliothèque

1. Les collections de documents



Graphique 7 Les collections en 2013

Données : Bibliothèque de Concarneau Réalisation TAUSSAT Anne-Elisabeth

Ainsi, le fond de documents disponible à tous les lecteurs est de 76 707 documents. Les collections de la bibliothèque contiennent des documentaires, des fictions et des revues à la fois pour les jeunes et les adultes. Ce sont les revues et les fictions pour adultes majoritairement présentes au sein de la bibliothèque. De plus, 300 à 350 CD pour enfants ainsi que 300 CD livres lus pour les déficients sont disponibles. Mais la bibliothèque ne possède aucun DVD. Depuis 2011, le nombre de documents diminue du au déstockage et à la mise en vente lors de braderies de certains documents.

Pour emprunter un document, les personnes doivent acquérir une carte de lecteur valable un an. La durée maximale de prêt est de trois semaines par document prolongeable si besoin. La limite d'emprunt est de 15 documents au maximum (5 revues, 5 documents sonores et 5 autres documents). Deux réservations sont possibles par personne. De plus, l'inscription à la bibliothèque donne accès en ligne à plusieurs revues d'Euro presse : le Monde, Libération, Le Figaro, L'Equipe, Télégramme, Ouest-France, l'Express, L'Histoire, Lire, Le Magazine littéraire, Télrama, Marianne, Micro-hebdo, Le Point...

Les nouvelles acquisitions de la bibliothèque concernent surtout le domaine de la fiction que ce soit des romans, des BD, des contes... De plus, deux liseuses ainsi que des livres numériques sont mis à la disposition du public depuis septembre 2013.

2. Le matériel informatique

Sept postes informatiques sont mises à la disposition du public avec accès à internet, imprimante couleurs, logiciels informatiques (bureautique, retouche photo et création vidéo) et des jeux. L'accès est limité à une heure par jour par personne gratuitement. De plus, des ateliers multimédia sont proposés par l'agglomération Concarneau Cornouaille.

La bibliothèque travaille aujourd'hui à améliorer le matériel et l'accès à l'informatique car ne nécessite pas de place supplémentaire. Il est important de maîtriser le numérique (Par exemple accès aux livres numériques) car si la bibliothèque se déplace ceci ne sera pas à faire.

3. Les conférences et diverses activités

Depuis quelques années, la bibliothèque proposait des animations non formalisées et non programmées. En arrivant il y a deux ans, la directrice actuelle décida de mettre en place un programme d'animations permettant ainsi aux

professionnels de la bibliothèque de se projeter sur les six prochains mois et de trouver des animations correspondant aux envies et aux besoins du public. Ainsi la bibliothèque propose des expositions de gravures, photographies, des conférences, des rencontres avec des artistes, des projections, des visites (de serre), des ateliers.

De plus, il existe des rendez-vous mensuel ouverts à tous les publics comme le club lecture qui se réunit un mardi par mois, les p'tits déj de la bibliothèque un samedi par mois durant lesquels les bibliothécaires présentent les nouveautés du mois. Il existe aussi des rendez-vous spécifique aux enfants comme les histoires pour les tout-petits, les bébés lecteurs, les heures du conte et les heures du conte bilingue en breton.

L'ensemble de ces animations sont gratuites et ouvertes à tous, abonnés ou non. Ainsi, certaines personnes viennent aux conférences ayant lieu dans la bibliothèque sans être abonnés. Elles sont relayées dans la presse locale.

4. Le bibliobus

Le bibliobus passe une fois toutes les deux semaines dans cinq quartiers de la commune : Lanriec, Kerandon, Dorlett, Keramporiel, et le Rouz.

2. Les besoins et demande : L'avis des usagers, des non usagers et des employés

a. Les usagers

Pour les usagers, la surface disponible au public est trop faible. De plus, l'offre en CD, DVD ne correspond pas à leur demande, car trop faible voire inexistante. De plus, la demande de connexions WIFI a été multipliée par trois. Mais si ces personnes viennent à la bibliothèque c'est que les offres proposées par la bibliothèque correspondent à leurs besoins.

b. Les non usagers

La connaissance des besoins des personnes ne fréquentant pas l'établissement et les raisons de leurs non venues est primordiale pour l'élaboration du nouveau projet. Ces raisons sont les coûts d'abonnements trop chers, les horaires ou les collections qui ne correspondent pas à leurs besoins.

c. Les employés

Les employés ont mis en avant des besoins de nouveaux supports notamment dans les domaines de la musique et du cinéma. De plus, ils aimeraient du matériel informatique plus performant car les équipements actuels deviennent obsolètes. Ils ont aussi mis en avant l'excentricité et la surface disponible inadéquate aux besoins d'une population comme celle de Concarneau.

De plus, l'arrivée d'un animateur ou personne chargée de communication pourrait améliorer la communication avec les différents publics.

Ainsi, la bibliothèque ne correspond plus aux besoins des habitants, que ce soit les usagers, les usagers ou les employés. La surface est inadaptée à la taille de la commune. En effet, comme dit précédemment il faut 0.7 m² par habitant de façon optimal, il faudrait donc 1200 m² pour la population de Concarneau et 3500 m² pour l'ensemble de l'agglomération or la taille de la bibliothèque actuelle est de 400 m². Mais il est vrai qu'aujourd'hui, de nouvelles technologies comme les ordinateurs, les liseuses permettent de réduire la surface nécessaire.

3. L'environnement : les offres des communes alentours

a. Les bibliothèques de l'agglomération

Sur l'agglomération, mise à part la bibliothèque de Concarneau, il y a six autres bibliothèques :

La bibliothèque de Rosporden : elle possède un fond de 19 000 documents avec revues, encyclopédies, romans, documentaires, CD. Elle est ouverte 21h par semaine l'hiver et 12h30 l'été. L'inscription est gratuite pour les enfants de la commune, de 4€35 pour les étudiants et chômeurs et de 15,75€ pour les adultes

La bibliothèque de Saint-Yvi : elle possède des livres, revues, bandes dessinées, cassettes vidéo. Elle est ouverte 11h par semaine. L'adhésion est de 17€ par famille par an. Pour les estivants le tarif est de 6€50.

La bibliothèque d'Eliaut : elle est ouverte durant 8h par semaine. Elle est gratuite pour les enfants de moins de 12 ans, l'inscription est de 10€ pour les étudiants et les demandeurs d'emplois, et de 15€ pour les adultes. La carte permet d'emprunter 4 livres et 2 CD.

La bibliothèque de Névez : elle possède un fond de 13 000 ouvrages avec un accès possible à Internet. Elle est ouverte 12h30 par semaine. L'inscription est d'1€ pour les enfants, de 5€ pour les étudiants et de 15,75€ pour les adultes. La carte permet d'emprunter 3 livres, 2 revues, 2 CD, ceci pour 3 semaines. Les DVD peuvent être empruntés pour 2 semaines.

La bibliothèque de Pont-Aven : elle est ouverte durant 7h30.

La bibliothèque de Trégunc : elle est ouverte 17h par semaine. L'adhésion est gratuite pour les moins de 18 ans, elle est de 6€ pour les demandeurs d'emplois et de 12€ pour les adultes. Pour les estivants elle est de 6€ par semaine. La carte permet d'emprunter 9 documents pour 3 semaines.

b. La médiathèque de Quimper : les Ursulines

La nouvelle médiathèque a été construite dans un ancien couvent, les façades et les charpentes ont été conservées afin d'allier modernité et patrimoine. Elle remplace une petite bibliothèque trop étroite. Le projet a été lancé par la communauté d'agglomération après avoir reçu la compétence lecture publique. Elle a été ouverte en 2008. L'ensemble des documents occupent une surface de plus de 2500 m² sur trois niveaux

Le nombre d'heures d'ouverture est de 41h30 alors que la moyenne Française est de 35 heures. La bibliothèque est aussi ouverte le dimanche en hors saison. Le prix de l'adhésion est de 19€ par an pour les adultes quimpérois et de 36€ pour les extérieurs. Sur le réseau, la surface est de 8400 m² alors que la moyenne nationale est de 4600 m².

1. La fréquentation

En 2012, le nombre d'usager était de 26 000, et celui des emprunteurs de 17 000. Plus de 20% de la population emprunte des documents à la médiathèque alors que la moyenne française est de 13%.

Sur les 17 000 emprunteurs, 10 000 sont sans activité, 1 500 sont des professionnelles intermédiaires et les autres sont des cadres ou des employés. Mais le nombre de cadres diminue alors que celui des ouvriers et des retraités augmente.

2. Les prêts

Le nombre de prêts s'élève à 831 000. Le nombre de documents empruntés a diminué sur l'ensemble de l'année alors que le nombre de CD, et DVD a augmenté.

3. L'offre

Les collections : Sur l'ensemble du réseau de l'agglomération Quimpéroise, le nombre de document est de 386 000 alors que pour la médiathèque des Ursulines celui-ci est de 259 000. La bibliothèque décompte 15 000 CD et 12 000 DVD.

Les événements : Sur l'année 2012, plus de 1700 actions culturelles ont été menées. Le projet échappé libre rassemble 52 écoles. La médiathèque propose des expositions, des journées d'étude, des ateliers, des représentations musicales, des journées jeux, des conférences, des cours.

L'offre numérique en ligne : Pour les abonnées, la médiathèque propose des livres numériques, l'apprentissage de l'anglais, la vision des films.

Ainsi, au niveau de l'agglomération Concarneau Cornouaille, avec 22h30 d'ouverture par semaine, la bibliothèque de Concarneau est l'établissement le plus ouvert mais c'est la bibliothèque où les prix des adhésions sont les plus importants.

En comparaison avec la médiathèque de Quimper, la bibliothèque est ouverte deux fois moins longtemps, mais elle est presque aussi chère. En effet, le prix de l'adhésion de la médiathèque de Quimper est seulement d'1€ plus élevé. Le prix de l'adhésion est peut-être l'une des raisons pour laquelle le nombre d'abonnés n'augmente pas beaucoup.

4. Les volontés politiques

Il est important de souligner que « la création d'une bibliothèque est avant tout le résultat d'une intention politique » (Ministère de la Culture). La construction d'une bibliothèque est conçue comme celle d'un emblème significatif de la volonté municipale en matière de développement culturel.

Des réflexions sont en cours sur la restructuration des infrastructures culturelles de la ville. Tout d'abord, la CCA souhaite obtenir la compétence lecture publique. Ceci permettrait à l'agglomération de porter les projets de réaménagement afin d'aider la commune dans la restructuration de sa bibliothèque communale. De plus, les infrastructures de l'ensemble des communes de l'agglomération pourraient ainsi être mise en réseau et mutualisées. La CCA pourrait aussi soutenir l'ensemble des projets, événements organisés par chacune des bibliothèques.

La commune souhaite réaménager sa bibliothèque, son école de musique et le centre des arts et de culture. Elle a fait appel à un cabinet d'étude, qui réfléchit aux diverses possibilités comme allier les trois équipements au sein d'un seul et même bâtiment ou encore assembler seulement la bibliothèque et l'école de musique. Il existe plusieurs lieux possibles : une friche industrielle située dans le nord de Concarneau, ou dans une zone en périphérie de la ville. La ville se demande si elle ne va pas tout simplement réaménager les bâtiments actuels.

D. Le tableau AFOM

Les forces

La ville

La 3^{ème} ville du département
Une commune balnéaire et touristique (plages, patrimoine)
Une accessibilité forte de la ville
Le chef-lieu de la CCA

Le port

Un port aux multi-activités (nautisme, plaisance, pêche)
Une zone classée Up

L'interface

Un espace au centre-ville
Une zone accessible et bien desservie avec deux grands parkings
Proche des flux urbains et du futur pôle multimodal
Une vue remarquable sur le patrimoine (Ville-Close)
Une zone classé Up

Les opportunités

La ville

Un renforcement de l'attractivité du territoire
Une augmentation du tourisme, des habitants et des entreprises

Le port

Un patrimoine local, source d'attractivité du territoire
Des locaux disponibles (Criée)
Soutenir activité économique du port
Un projet de Société d'Economie Mixte
Une augmentation activités de plaisance

L'interface

Une ouverture progressive de la ville sur le port (Projet commerces, restaurants par la CCI)
Des activités temporaires attractives (AG2R, Filets Bleus)

La culture

La CCA souhaite récupérer la compétence lecture publique

Les faiblesses

Le port

Un port aux multi-activités non reliées
Une pression foncière forte
Une diminution des activités de pêche
Des bâtiments vacants et des infrastructures sous-utilisées (Criée)
Plusieurs concessionnaires

L'interface

Une perméabilité Ville/Port
Une place de la voiture dominante
Des coûts des réaménagements importants
Des ruptures physiques entre le port et la ville

La culture

Des infrastructures culturelles inadaptées (Bibliothèque et école de musique)

Les menaces

Le port

Le rachat de navires de pêche (par Intermarché)
Les aléas de la mer (inondation et tempête)

La culture

Les habitants actifs préfèrent les bibliothèques de Quimper et Fouesnant

a. La ville de Concarneau

Ainsi, Concarneau tient une place importante dans le territoire Finistérien et Breton, de par son nombre d'habitants, ses éléments touristiques et patrimoniaux et sa fonction structurante au sein de son agglomération. En renforçant l'attractivité du territoire, ce sont les touristes, les habitants et les entreprises qui seront attirés en plus grand nombre par la ville, provoquant un impact positif sur l'économie de la commune. Actuellement de nombreux lotissements sont en construction, prouvant bien l'attractivité croissante du territoire. L'augmentation du nombre d'habitants va permettre d'élargir le bassin d'employés attirant de nouvelles entreprises.

b. Le port

Le port de Concarneau est caractéristique puisqu'il a su développer de multiples activités : la pêche, la plaisance, un chantier naval, et le nautisme. En développant et en restructurant ces différentes activités, c'est l'économie de la ville qui sera développée. En effet, en restructurant le port de plaisance, le nombre de bouée et donc le nombre de plaisancier seront plus importants.

Mais il n'existe pas de liens entre ces différentes activités, chaque pôle est géré par une structure différente, la pêche par la CCI, la plaisance par la commune. Pour développer le port dans une même optique, faire des projets sur l'ensemble du port il serait intéressant que le port soit géré par une seule et même structure. Ainsi, la mise en place d'une Société d'Economie Mixte est en réflexion.

De plus, ces activités évoluent différemment, la pêche voit ses activités déclinées tandis que la plaisance au contraire se développe. Ainsi, certains locaux occupés auparavant par les activités de mareyage deviennent vacants ou sous utilisés et sont donc disponibles pour de nouvelles activités. Le nombre de navires de pêche diminue, l'espace disponible dans l'arrière-port où se trouve les activités de pêche devient donc de plus en plus important afin d'accueillir les activités de plaisance. De plus, certaines sociétés souhaitent actuellement racheter les navires de pêche hauturiers. La question se pose alors au port, s'il doit vendre ses bateaux. L'activité économique et l'attractivité de la ville portuaire seraient-elles impactées ? Ou au contraire, serait-ce l'occasion de développer de nouvelles activités différentes, mais ayant un bénéfice sur l'attractivité du territoire ?

Le patrimoine portuaire est aussi une source d'attractivité du territoire, il est donc important lors des différents choix de réaménagements à la fois des locaux vacants, des espaces disponibles dans les différents bassins, et des activités de ne pas détruire ce patrimoine mais au contraire le mettre en avant et en tirer profit.

c. L'interface Ville-Port

Actuellement, les liens Ville-Port sont faibles. Ils pourraient être intéressants de décroiser le port, afin de créer une meilleure mixité entre les activités portuaires et urbaines. Ces dernières pourraient profiter de la vacance des locaux de la criée pour s'implanter au sein du port. Ceci pourrait redonner une nouvelle image à ce port, et ainsi impacter positivement l'attractivité du port et donc l'économie. De plus, il existe des ruptures physiques entre le port et la ville, il est donc important de trouver des moyens pour les effacer le plus possible.

De plus, l'interface Ville-Port se situe au centre de la ville, apporter de nouveaux équipements urbains sur ces lieux pourrait ainsi redonner une centralité à la ville, centre ville qui n'existe pas ou du moins est mal défini. L'interface est proche des flux, urbains, elle est bien desservie avec tous les modes de transport passant à

proximité, accessible avec des grands parkings. De plus, sur ces lieux la vue sur le patrimoine, notamment la Ville-Close, est remarquable. Créer une infrastructure publique sur cette zone, permettrait de revaloriser le patrimoine, et d'apporter un nouveau regard sur ces lieux chargés d'Histoire, renforçant l'attractivité de l'interface. La zone de l'interface et du port est classé Up, permettant une grande diversité de projets si un lien est marqué avec les activités portuaires.

Le port est progressivement en train de s'ouvrir à la ville, en accueillant des événements sportifs et culturelles comme l'AG2R et le festival des Filets Bleu et avec prochainement des commerces. Il serait donc intéressant de profiter de cette ouverture pour accentuer les liens Ville-Port avec de nouveaux aménagements.

d. La culture

Les infrastructures culturelles de la commune notamment celles de la médiathèque sont inadaptées. Elles sont trop exigües, invisibles et inaccessibles. La vacance des infrastructures de la criée est donc une opportunité afin de déplacer ses locaux au niveau de l'interface ville-port. Un aménagement culturel est parfaitement adapté pour recréer des liens villes ports comme vu dans la partie « les villes-ports vues par la littérature ». C'est un lieu de rencontres, de partages et de découvertes. Il permettrait de recréer des liens entre les habitants, les touristes et les professionnels.

Mais les habitants actifs préfèrent actuellement aller dans des bibliothèques des villes voisines car elles se situent sur leur trajet, travail-domicile. Un déplacement de la bibliothèque, avec une offre de services plus importante pourrait permettre d'augmenter le panel d'utilisateurs.

Mais le coût des réaménagements est important, est devenu aujourd'hui problématique puisque le port est actuellement sujet à un schéma de réaménagement complet de ses activités. La CCA souhaite récupérer la compétence lecture publique. Ceci pourrait être une solution à ce problème de la pression foncière. En effet, la CCA participerait au financement de ce projet d'équipement culturel. De plus, en étant chef-lieu de la CCA, Concarneau, d'après le SCOT se doit d'accueillir les équipements culturels de l'agglomération. Ainsi, la CCA, ne peut qu'appuyer ce projet puisqu'il répond aux objectifs de développement culturel.

V. Un centre culturel sur l'interface ville-port

A. Les différents scénarios et propositions

1. Conserver la bibliothèque dans le même bâtiment

Les acteurs locaux peuvent faire le choix de garder la bibliothèque dans le même lieu pour des raisons économiques notamment. Mais la condition de ce choix est de réaménager les espaces intérieurs, d'ôter des documents trop vieux, peu consultés pour optimiser la place disponible. Mais malgré ces différents aménagements, la bibliothèque resterait inadaptée aux besoins de la commune.

2. Déplacer la bibliothèque sur un autre site

La bibliothèque pourrait être déplacée sur la friche de l'ancienne conserverie, ou sur l'interface Ville-Port. Les infrastructures pourraient ainsi être adaptées aux besoins de la ville et de l'agglomération.

3. Créer un centre culturel sur le port

Le troisième choix possible est de déplacer la bibliothèque en l'intégrant à un centre culturel. Pour moi, le choix du lieu le plus adaptée est l'interface Ville-Port. Mes arguments seront développés tout au long de la présentation du projet.

L'ensemble des acteurs locaux, que ce soit les élus, la CCI, la CCA et la bibliothèque municipale, sont tous d'accord sur le fait que la bibliothèque est exigüe, inadaptée aux besoins et qu'il est primordiale de la sortir des infrastructures actuelles. Mais la construction d'un centre culturel et d'une médiathèque ne peut être abordée de la même façon selon que le projet soit une construction neuve ou soit une rénovation et réhabilitation d'un édifice. Une construction neuve permet plus de souplesse au niveau de la conception du bâtiment si le terrain n'apporte pas de contrainte. Une réhabilitation permet de réutiliser un lieu inscrit dans le paysage urbain connu de la population contrairement à un terrain vacant. De plus, elle permet d'effectuer un geste architectural réussi. (Ministère de la culture)

B. Un nouvel équipement culturel

1. Le programme

Un centre culturel est un lieu proposant des spectacles, des expositions, des conférences, mais aussi de l'animation socio-culturelle à destination de la population locale. Un centre culturel peut signifier inclure une médiathèque dans un bâtiment à vocation culturelle regroupant d'autres locaux ou fonctions. L'intérêt d'un tel programme est de faire se croiser des publics différents n'ayant pas l'occasion de venir dans une bibliothèque mais aussi d'effectuer de réelles économies. En effet, les locaux sont partagés, les parkings, les frais d'entretiens et de maintenance sont communs. « Dans un premier temps ceci permet de répondre à un besoin économique réel mais dans un second temps, c'est une optimisation qui permet de drainer un nouveau public » (Mme Beyou).

Certaines villes ont déjà mutualisé leurs infrastructures. Par exemple Thionville a rassemblé l'office de tourisme et la bibliothèque, la ville de Vienne a rassemblé sa bibliothèque et son conservatoire de danse et musique.

a. Une médiathèque

La raison principale de l'implantation d'un équipement culturel comme une médiathèque est la création d'un lieu d'information et de culture ouvert à toutes les générations, et à tous les usagers et répondant aux nécessités d'accès au savoir et à l'information. Une bibliothèque a un rôle à la fois culturel, social et éducatif, dont le fonctionnement s'articule avec celui des écoles et associations locales.

La médiathèque permettra de remplacer la bibliothèque municipale actuelle inadaptée aux besoins de la ville. Située sur le port, elle serait alors aussi plus visible et plus attractive avec sa proximité avec la mer. Les Concarnois pourront ainsi tout au long de l'année vivre sur le port.

Dans le projet de la nouvelle bibliothèque, l'un des enjeux primordiaux est de créer un espace de vie, où toutes les générations pourront cohabiter. La bibliothèque doit être un équipement de proximité et de centralité.

1. Un lieu de rencontre et de partage

Aménager une bibliothèque c'est créer des liens entre des collections variées dans tous les domaines (CD, périodiques, livres, multimédia, presse), les différents publics (enfants, jeunes, adultes, retraités), les services (prêts, recherches, lectures, animations, conseils) et les différents espaces de la bibliothèque. Les services se doivent d'être adaptés à chaque usage et à chaque public. Par exemple, pour les enfants des partenariats peuvent être créés avec des écoles, centres de loisirs alors que pour les retraités des documents en gros caractères ou des lectures à haute voix seront privilégiés.

Une médiathèque est un espace de vie, de mixité sociale, de découvertes, d'échanges où toutes les générations peuvent cohabiter. Les usagers sont libres de s'installer où ils le souhaitent pour passer un moment de leur journée, lire un document, rencontrer d'autres personnes, boire un café, faire de nouvelles découvertes. C'est un lieu qui lutte contre l'isolement des individus. Les usagers sont amenés à se rencontrer selon les services proposés par l'établissement.

De plus, l'utilisation des bibliothèques évolue au fil des générations. Elles passent d'une fonction de stockage et de prêts à des lieux de lecture de travail. Les bibliothèques deviennent des salles d'attente. Il est donc important de tenir compte de ce changement de fonction et de s'adapter aux nouvelles logiques d'usages dans le projet.

2. Les espaces intérieurs et le mobilier

La norme française sur la surface est de 0,07 m² par habitant. Ainsi pour une ville comme Concarneau d'environ 20 000 habitants, la surface nécessaire est de 1 400 m². Pour l'agglomération de la CCA de près de 50 000 habitants, la surface nécessaire est de 3 500 m².

La surface doit être suffisante avec des espaces adaptés à tous les publics pour que chacun puisse trouver sa place et puisse profiter des autres usagers pour échanger. Il faut aménager l'espace de la bibliothèque avec différentes ambiances pour découvrir les différentes facettes de soi : étude, travail, détente, convivialité :

- Un **espace accueil** afin d'informer et de conseiller les usagers et d'effectuer les prêts et retours

- Un **espace enfants** gai et vivant avec un mobilier confortable et adapté aux enfants. Il doit se différencier du cadre scolaire. Il doit aussi permettre l'organisation d'activités comme les lectures de groupe, des rencontres avec des intervenants.
- Un **espace adultes et adolescents**, il doit se composer d'un espace d'étude et de travail, d'un espace pour la consultation sur place d'ouvrages, d'un espace plus confortable pour l'écoute sonore de documents. Le nombre de lycéens et de collégiens est relativement important sur Concarneau. Il est donc important de créer un véritable espace de travail avec des prises électriques pour permettre aux usagers d'utiliser leurs propres ordinateurs portables. Selon le NEUFERT, l'espace de travail doit correspondre à 15% de la surface totale. L'espace de consultation et d'écoute sonore doit être un lieu de détente et de divertissement. Le confort et la convivialité de cet espace doit être important pour inviter les usagers à se détendre et à consulter les ouvrages (BD, CD, livres, périodique) sur place.
Cet espace sera divisé en plusieurs sous espaces : un espace documentaire et patrimoine, un espace art pour le cinéma, la musique, la danse, un espace BD périodiques et un espace littéraire.
- Un **espace multimédia** pour les ordinateurs et l'accès à internet
- Un **espace administratif** et bureaux pour permettre le traitement de la bibliothèque et stocker les livres non disponibles aux usagers.

Il existe des recommandations publiées par la Direction du livre concernant l'aménagement des bibliothèques. Selon le NEUFERT, la largeur des voies principales doit être de deux mètres. Le mobilier est un élément marquant de l'image de la bibliothèque. Les rayons délimitent les espaces intérieurs et doivent être modulables pour permettre l'organisation d'événements au sein de la bibliothèque. Le mobilier d'une bibliothèque se conçoit en fonction des différents espaces à aménager : accueil, espace jeunesse, adulte, multimédia, espaces de travail interne. Il doit être adapté aux différents publics. Par exemple, la hauteur des rayons ne peut pas dépasser deux mètres pour les adultes et 1.50 mètre pour les enfants avec cinq étagères en moyenne de 30 à 40 documents, soit 150 à 200 documents par travée. L'espace entre les rayons doit aussi être étudié. En effet, pour permettre le passage des personnes avec des poussettes, fauteuils roulants, il est important de prévoir des allées de 1,20 à 1,50 mètres entre les rayons mais aussi entre les tables de travail. Les fauteuils doivent être confortables pour favoriser la consultation sur place. L'espace enfant doit proposer des coussins.

3. Le personnel

Selon le Ministère de la culture et de la communication, la médiathèque pour une population de 20 000 habitants doit avoir pour personnel, une bibliothécaire, deux assistants qualifiés, deux assistants et quatre adjoints du patrimoine. L'effectif dépend aussi du nombre de sections et de l'organisation du bâtiment. De plus, la directrice actuelle de la bibliothèque a noté qu'il serait intéressant de diversifier le personnel avec des animateurs comme des conteurs.

4. Les services

Pour faire fonctionner l'établissement, le nombre d'heures d'ouverture hebdomadaire au public pour une ville de 20 000 habitants est de minimum 24 heures par semaine en privilégiant le mercredi et le samedi. Mais à ces heures, il faut rajouter le nombre d'heures nécessaire aux acquisitions, aux traitements des documents, préparations des animations (Ministère de la culture et de la communication).

- Les documents

Il est recommandé de proposer en moyenne deux livres par habitant avec une certaine répartition : 70 % de documents imprimés et 30 % de non imprimés ; parmi les documents imprimés, 60 % de documents adultes et 40 % de documents jeunesse ; enfin, parmi les documents adultes, 60 % de fiction et 40 % de documentaires. Pour les périodiques, il est conseillé d'offrir un périodique pour 210 habitants.

Ainsi si l'on compte deux documents par habitant, pour une ville comme Concarneau de 20 000 habitants, le nombre d'ouvrages doit être de 40 000 avec 28 000 documents imprimés et 12 000 non imprimés. Au niveau des documents imprimés 16 800 documents sont destinés aux adultes dont 10 080 documents fictions et 6720 documentaires et 11 200 documents à la jeunesse. Le nombre de périodiques sera d'une centaine. Le nombre de documents sonores doit être de 7 000 et le nombre de documents vidéo de 600.

Le taux de renouvellement des collections est de 10 %, il prend en compte le remplacement des livres abimés et perdus et les nouveaux documents. Les livres abimés plutôt que d'être jetés pourront être déposés dans les lieux publics ou restaurants afin que la population puisse en profiter. Les habitants pourront soit les garder soit les remettre là où ils les ont obtenus. Le nombre et le type d'ouvrage sera ainsi augmenté. En effet, les employés de la bibliothèque actuelle souhaitent travailler dans les domaines de la musique et du cinéma.

- Les animations

Les activités proposées par une bibliothèque ont pour objectif de fidéliser le public et d'attirer de nouveaux publics. Il est donc important d'organiser des actions ciblées vers chaque public avec un large éventail des contenus.

Des ateliers seront proposés aux enfants par exemple un « je lis, j'élis » qui consiste à élire le meilleur ouvrage jeunesse parmi les nouveautés. Cet atelier a pour objectif de faire lire les enfants et de les inciter à venir à la médiathèque et à participer à son fonctionnement. D'autres ateliers seront organisés avec pour thème les contes. Un conteur viendra au sein de la médiathèque pour conter aux enfants des livres en français mais aussi en breton afin de valoriser les traditions bretonnes. Des ateliers de dessins, d'art plastique, de constructions, d'éveil à la musique et à la danse autour de différents thèmes sur la mer, la nature, le port, les bateaux, le recyclage seront eux aussi organisés avec l'aide par exemple du Marinarium.

Des ateliers pourraient aussi être destinés plus particulièrement aux lycéens et étudiants comme des séances d'initiation à la recherche documentaire. D'autres pourraient être consacrés aux personnes âgées, comme la lecture à voix haute ou des séances d'apprentissage sur l'ordinateur et internet.

Des cafés littéraires seront organisés, leur but étant d'organiser des groupes de discussions sur des livres, ouvrages autour d'un café ou d'un petit déjeuner.

Des expositions sur le patrimoine Concarnois, sur le port, sur les collections municipales seront mises en places. Des visites du port, des activités de mareyage, du chantier naval seront organisés avec la coopération de l'interprofession. Des conférences et des rencontres avec des auteurs.

- Le bibliobus

Le bibliobus sera conservé, il parcourra l'ensemble des quartiers de la ville. Durant l'été, il assurera le service « lire à la plage » déjà mis en place par la bibliothèque municipale. Au lieu de deux fois par semaine, il passera quatre fois par semaine durant les deux mois d'été. Il proposera des journaux, magazines, revues livres.



Figure 19 Le bibliobus

- Le multimédia

Avec le développement des pratiques d'Internet, des réseaux numériques et des ressources documentaires, il est aujourd'hui impensable de construire une bibliothèque sans mettre en place un système informatisé multimédia.

Actuellement la bibliothèque possède sept postes informatiques. Leur nombre sera doublé pour le centre culturel sera doublé pour permettre au plus grand nombre l'accès à Internet, logiciels pour par exemple l'apprentissage de langues, des jeux, livres numériques proposés par l'établissement. La directrice actuelle, Mme Beyou, souhaite s'abonner à une plateforme d'environ 100 livres numériques avec 4 semaines d'emprunt.

b. Un auditorium

Cet auditorium pourrait permettre de promouvoir la culture en étant le lieu d'organisation de conférences mais aussi de spectacles, de théâtre, de représentations de l'école de musique, de danse. Il pourrait aussi servir pour la projection de films comme des documentaires maritimes, pour les rencontres avec des auteurs pour la médiathèque.



Figure 20 Un exemple d'auditorium

De plus, le centre culturel mettra l'accent sur la production de jeunes talents pour leur offrir une meilleure insertion dans la société et pourquoi pas dans la vie professionnelle.

c. Une salle de réception et de formation

Cet espace pourrait tout d'abord accueillir les événements nautiques tels que la transat AG2R, la route du rhum, le tour de Bretagne à la voile, ou bien encore des compétitions d'aviron. Ce sont des événements à fort impact touristique et permettraient ainsi d'attirer les touristes hors de la Ville-Close et de faire découvrir le port et les activités nautiques aux habitants et touristes.

De plus, cette salle pourrait être un lieu de formation pour les entreprises du port, pour le passage de permis bateau, de brevet de plongée. Elle pourrait aussi accueillir les groupes scolaires pour des ateliers et accueillir les activités organisées par la médiathèque. Le Marinarium souhaiterait obtenir des salles pour organiser des

ateliers et des sensibilisations à la protection de l'environnement marin de la biodiversité. Ces formations et ateliers seraient destinés aux habitants, touristes, scolaires. Des formations seront organisées afin de former le personnel de la bibliothèque aux nouveaux services proposés par la médiathèque. Cette salle pourra aussi accueillir des séances d'insertion professionnelle pour les jeunes actifs et les personnes en recherche de travail.

d. Une salle d'exposition

Ces expositions seront principalement tournées sur des thèmes autour du port, des activités maritimes, de l'océan, de la biodiversité marine. Les collections municipales, aujourd'hui stockées dans les greniers de la mairie, pourront être exposées.

e. Des bureaux et locaux administratifs

Ces locaux regrouperont les bureaux des gestionnaires de l'ensemble du centre culturel dont ceux de la médiathèque pour permettre une meilleure coopération entre les différentes activités. Le magasin de la médiathèque fait aussi partie de ces locaux administratifs.

f. Un kiosque et une cafétéria

Ce kiosque pourrait à la fois accueillir les revues, les journaux du moment mais aussi une petite cafétéria pour que les usagers de la médiathèque et du centre culturel puissent prendre un café et une petite pause restauration tout en lisant un magazine, un journal en discutant. La cafétéria proposera une légère restauration sur place. La surface nécessaire pour ce service est de 170 m².

g. Un toit terrasse

Un toit terrasse sera accessible aux usagers afin de pouvoir consulter les ouvrages, prendre une pause, discuter tout en admirant le port et le patrimoine Concarnois. Cette terrasse sera agrémentée de sièges chauffants afin de pouvoir accueillir des usagers du centre culturel à toutes les saisons.

h. Une salle d'ateliers et d'animation

Cette salle sera adaptée afin de pouvoir accueillir les différents ateliers proposés par le centre culturel et la médiathèque. Le centre culturel proposera des ateliers plus scientifiques avec l'aide du Marinarium, des ateliers autour des activités professionnelles et de loisir du port.

i. Une salle de danse et de musique

Deux salles seront adaptées pour accueillir à la fois des cours des écoles de danse et de musique, mais aussi effectuer des cours, des ateliers d'éveil, et d'initiation pour tous les âges et tous les publics. Des vestiaires seront accolés à la salle de danse.

j. Récapitulatif de la surface nécessaire

Les surfaces des différents espaces ont été déterminées à partir des recommandations du Ministère de la communication et de la culture. Les surfaces prennent en compte l'espace nécessaire pour la circulation et les escaliers. Le SHON est de 2540 m².

Espaces	Sous espaces	Surfaces (m²)
Médiathèque	Accueil	60
	Pôle Adultes - Jeunesse	820
	Littérature	200
	Art musique cinéma	150
	BD et périodiques	100
	Documentaire et patrimoine	100
	Détente et lecture	90
	Multimédia informatique	90
	Travail et étude	120
	Pôle Petite enfance	250
	Magasin et logistique	200
	Sous total	1330
Zone réservé au personnel	Bureaux, salle réunion, archives	200
Accueil hall d'entrée		150
Cafétaria kiosque		150
Auditorium 120 places		150
Salle animation de 30 places		90
Salle expo		200
Sanitaires		20
Salle de formation et conférence		90
Salle de danse avec vestiaires		120
Salle de musique avec piano		90
Escaliers		30
Ascenseur		40
Couloirs		30
Total		2540

2. Les acteurs

a. Les associations

Il est important d'intégrer les associations au centre culturel afin de co-construire les différents projets et de permettre l'inclusion. Les associations pourront être Bretagne Vivante pour les interventions autour de la mer et de la nature, l'Art déraillé ou encore le théâtre de l'éclair pour les représentations de théâtre, spectacles, l'éveil à la musique pour les enfants et Aixos pour développer les arts de rue.

b. Les écoles de musique et de danse

S'allier avec les écoles de musique et de danse permettrait d'optimiser et de mutualiser les infrastructures de la bibliothèque. Par exemple : un auditorium serait nécessaire à la fois à la bibliothèque pour réaliser des conférences, réunions mais aussi pour l'école de musique pour organiser des concerts et pour l'école de danse pour des représentations de danse. Ces deux écoles pourraient aussi participer aux ateliers d'éveil à la musique et à la danse. De plus, il pourrait être intéressant de créer une salle pouvant accueillir des cours de musique ou de danse.

c. La population

Il est important d'intégrer aussi les habitants à certains projets et activités proposés par la bibliothèque. Des groupes de lectures pourront être créés, leurs objectifs seraient de proposer des achats de nouveaux livres, documents ou supports. Mais certes il faut intégrer la population mais il est important de cadrer leur participation.

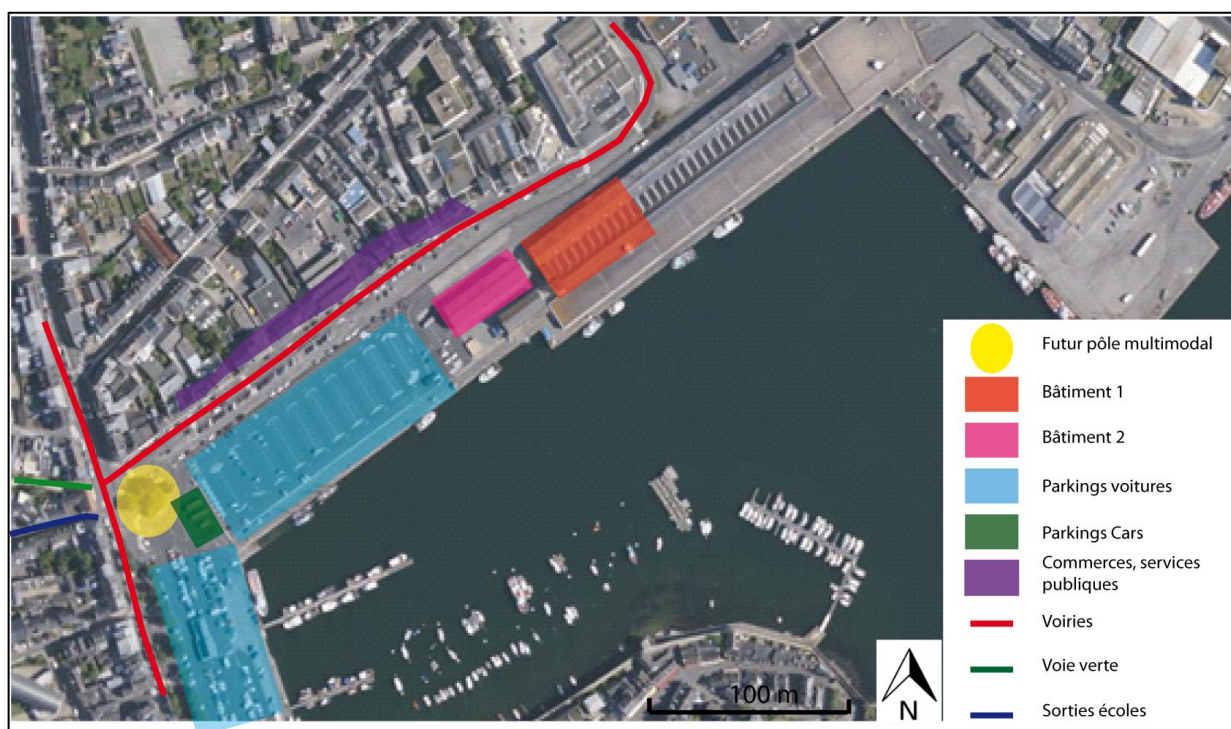
De plus, la dimension touristique est importante. Certes la bibliothèque travaille principalement pour la population mais il est important de travailler l'été pour les touristes. Selon la directrice de la bibliothèque municipale, il existe trois types de touristes, ceux qui possèdent une résidence secondaire, ceux qui viennent pour un séjour de deux ou trois semaines, ou ceux qui sont juste de passage. Il est donc important d'être proche de l'office de tourisme même si elle ne la remplace pas. Le centre culturel peut proposer des documents de randonnées, des informations plus pointues sur des artistes, sur le patrimoine, l'histoire de la ville. Les différents services doivent aussi être adaptés aux touristes, comme les tarifs des emprunts de livres ou l'accès aux ateliers et à Internet.

d. Les entreprises

Il est aussi important d'inclure les entreprises notamment du port au projet. En effet, celles-ci pourront elles aussi profiter des infrastructures comme l'auditorium ou la salle de réunion-conférence selon leurs besoins. De plus, les salariés pourront venir au sein de la cafétéria pour prendre une pause et discuter avec les autres usagers de la bibliothèque.

3. Une recreation des liens Ville-Port avec un espace de proximité et de centralité

Le centre culturel va être un lieu s'inscrivant dans l'espace et la vie de la ville. C'est un équipement culturel, il va donc bénéficier d'une image positive emblématique. Le choix de son emplacement et de son environnement est donc important, et déterminant pour son attractivité, le lieu doit valoriser cette identité culturelle. C'est un lieu public ouvert à tous, il doit donc être facilement accessible et lisible dans l'espace public. Il doit se trouver à proximité d'équipements et autres services urbains comme les écoles, commerces, administrations pour insérer la bibliothèque dans le quotidien des habitants. L'ensemble des modes de déplacement doivent être accessibles dans de bonnes conditions. Le centre culturel doit aussi être accessible à toutes les personnes dont les personnes à mobilité réduite. Il assure de fonctions multiples, il se doit d'être fonctionnel et confortable pour les usagers et les employés.



Carte 14 L'interface ville port

Sources : Conseil général du Finistère
Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth (Adobe Illustrator)

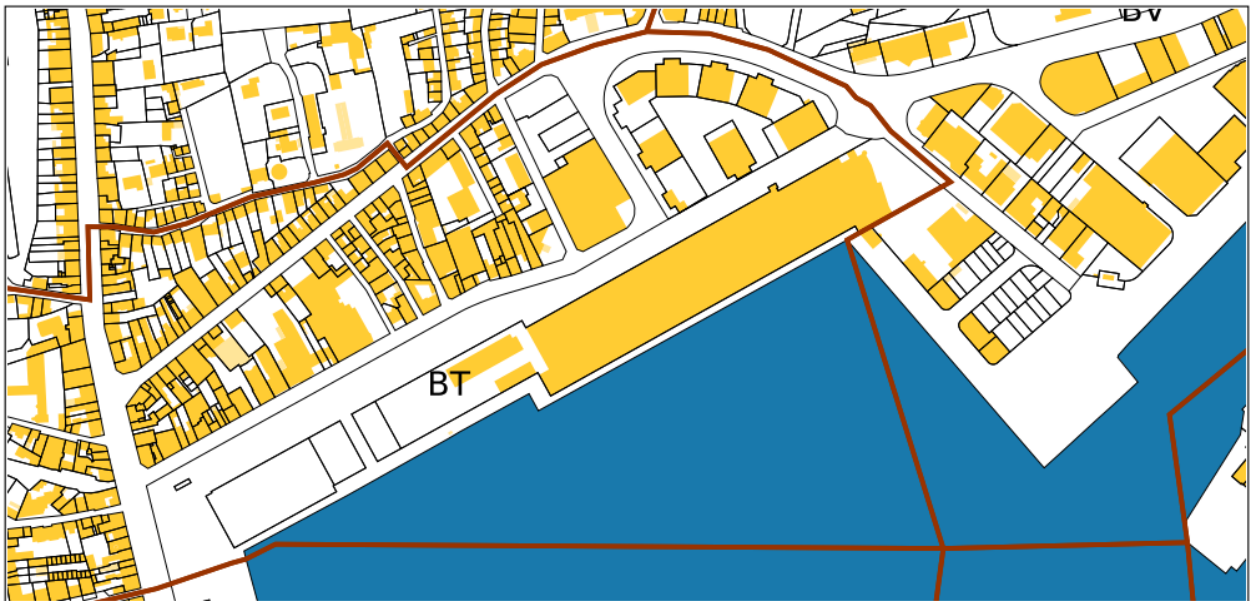
L'installer au niveau de l'interface Ville-Port est une bonne alternative puisqu'il va s'inscrire au centre de la ville. Le lieu est dégagé, il sera ainsi visible par tous aux différents endroits clés de la ville. De plus, il se retrouvera à proximité de parkings de capacité importante, de tous les modes de transport grâce notamment au futur pôle multimodal. Il se trouvera aussi à proximité des sorties d'écoles, de commerces, de la poste et de la voie verte. Ainsi, le centre culturel situé sur l'interface Ville-Port permettra de faire des liens entre la ville et le port en attirant de nouveaux flux urbain au sein du port et de ses diverses activités. Le centre culturel peut soit se réaliser sur les parkings ou dans les bâtiments 1 et 2.

4. Une valorisation et réutilisation du patrimoine portuaire existant

a. Un projet architectural urbain

Le centre culturel ne peut se trouver sur les parkings de stationnement de la CCI ou de la commune. En effet, comme nous avons pu le voir précédemment ces parkings sont utilisés pour des manifestations. De plus, ces zones de stationnements sont nécessaires pour pouvoir accueillir les touristes nombreux l'été. Mr Quillivic a émis la possibilité de faire un parking souterrain mais celui-ci serait trop onéreux et difficile à construire du fait de l'emplacement sur la zone portuaire.

Dans un contexte de durabilité, il est important de détruire le moins possible et de réutiliser les bâtiments existants afin de limiter l'impact sur l'environnement. Les bâtiments susceptibles d'accueillir le centre culturel sont un bâtiment laissé vacant par les activités de mareyage et le bâtiment provenant du réaménagement de la criée. Le projet de centre culturel au sein de ces infrastructures nécessiterait alors la remise à neuf et aux normes en vigueur l'ensemble du bâtiment ainsi qu'un changement de destination et de fonctionnement de l'ouvrage. Conserver ces infrastructures permet de plus, de valoriser le patrimoine. Mais il faut s'assurer de disposer de la surface nécessaire pour réaliser le projet et que la disposition intérieure permette d'aménager les espaces voulus.



Carte 15 Les parcelles du cadastre sur l'interface à l'échelle 1/5000

Source : Cadastre.gouv

Le bâtiment 2 vacant est d'une surface de 1750 m² alors que celui provenant du réaménagement de la criée est d'une surface de 4000 m². C'est donc celui-ci qui sera choisi pour accueillir le centre culturel puisque la surface nécessaire est de 2540 m². Voici le bâtiment de la criée qui sera réaménagé afin de libérer de l'espace, disponible pour accueillir le centre culturel.

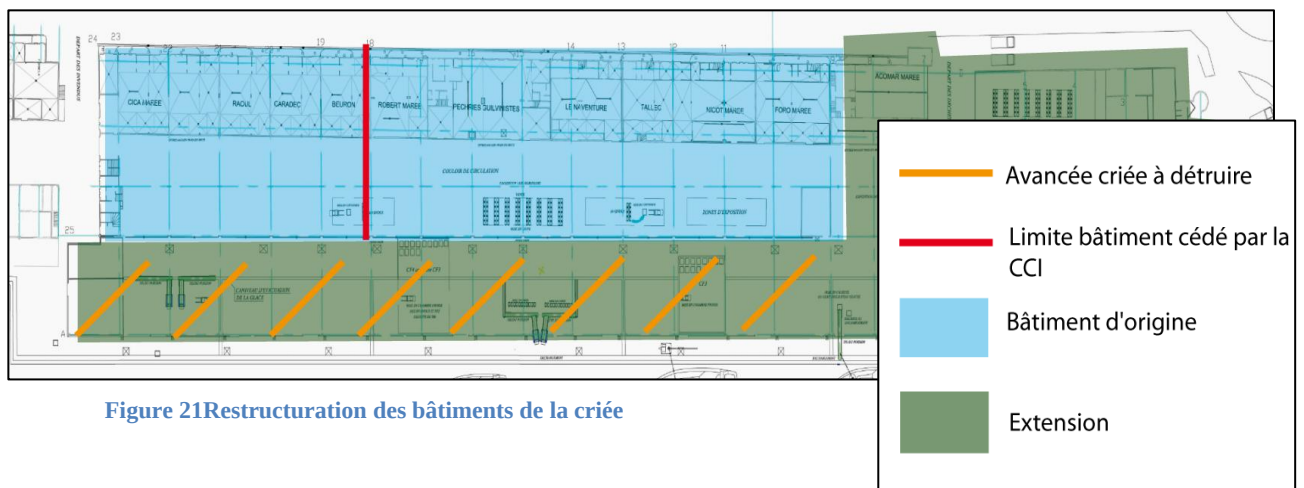


Figure 21 Restructuration des bâtiments de la criée



Photo 10 Différentes vues des bâtiments pouvant accueillir le centre culturel

b. Un projet respectueux des normes

Les normes environnementales HQE

Les édifices de bibliothèques sont reconnus comme étant de grands consommateurs énergétiques dus à leurs grandes surfaces en verres pour des notions d'esthétiques. Un bâtiment tertiaire émet 20 % de gaz à effet de serre, ce qui est important puisque les transports en émettent 25 %. Lors de la conception du bâtiment, il est donc important de lutter contre le réchauffement climatique et de favoriser la responsabilité du public pour limiter l'empreinte écologique du centre culturel. De plus, le bâtiment doit être durable et pouvoir être utilisé sur plusieurs générations.

Pour cela, le bâtiment sera construit avec des matériaux locaux et respectera les objectifs HQE, Hautes Qualités Environnementales qui visent à un meilleur confort dans la construction et l'usage du bâtiment dans un contexte de réchauffement

climatique et de la diminution des ressources renouvelables. Il suivra aussi la réglementation thermique de 2005 qui limite la consommation énergétique en prônant, une isolation thermique, une imperméabilité à l'air, l'utilisation de l'énergie solaire pour le chauffage et la climatisation et la récupération des eaux de pluies. Il aura une ainsi très forte performance énergétique. Le centre culturel sera ainsi doté de panneaux photovoltaïques.

Les normes d'accessibilité

Depuis le 1er janvier 2007, les nouveaux établissements de bibliothèque doivent respecter la norme d'accessibilité aux personnes handicapés du 11 février 2005. Le projet culturel sera doté d'un ascenseur.

Les normes acoustiques

Les normes acoustiques seront respectées notamment pour les salles de musique de danse, d'atelier et l'auditorium, où l'isolation sera plus importante pour éviter les nuisances sonores.

c. Un lieu culturel de promenade

Les abords du centre culturel et les aménagements extérieurs sont complémentaires et prolongent naturellement l'équipement. Ceux-ci doivent attirer les habitants et les touristes à venir au sein du lieu en le mettant en scène. Les bords de quais vont être traités afin de les végétaliser et de les sécuriser pour que ce lieu deviennent un lieu de



promenade. Une voie cyclable et piétonne sera ajoutée afin de prolonger la voie verte. De la végétation mobile sera aussi rajoutée sur les zones de stationnement.

Mais la question qui se pose est l'utilisation de ces lieux la nuit afin de les rendre vivants lorsque la bibliothèque sera fermée. Pour cela, le projet bénéficiera d'une ambiance lumineuse mettant en valeur le site. L'éclairage sera simple et économe avec de l'électricité produite par les panneaux solaires situés sur le toit du centre culturel.

d. Le centre culturelle aura un nom : « Le Simenon »

Georges Simenon est un écrivain Belge Francophone né en 1903 et décédé en 1989 en Lausanne. Il a écrit de nombreux romans policiers dont les Maigret, des nouvelles, des œuvres autobiographiques, des articles, reportages, des contes. Il a séjourné durant plusieurs années sur Concarneau afin d'écrire des romans qui deviendront populaires comme le Chien Jaune et les Demoiselles de Concarneau dont les aventures se déroulent à Concarneau. Donner son nom à ce centre culturel rendrait hommage à cet écrivain universellement connu qui a lui-même rendu hommage à Concarneau dans ses œuvres.

1. Le rez-de-chaussée

Le rez-de-chaussée sera composé du hall d'accueil, de l'auditorium, de la salle d'animation et d'ateliers, de la salle d'exposition, de sanitaires, de la salle de formation et conférence et de la salle musique et danse et du kiosque cafet'.

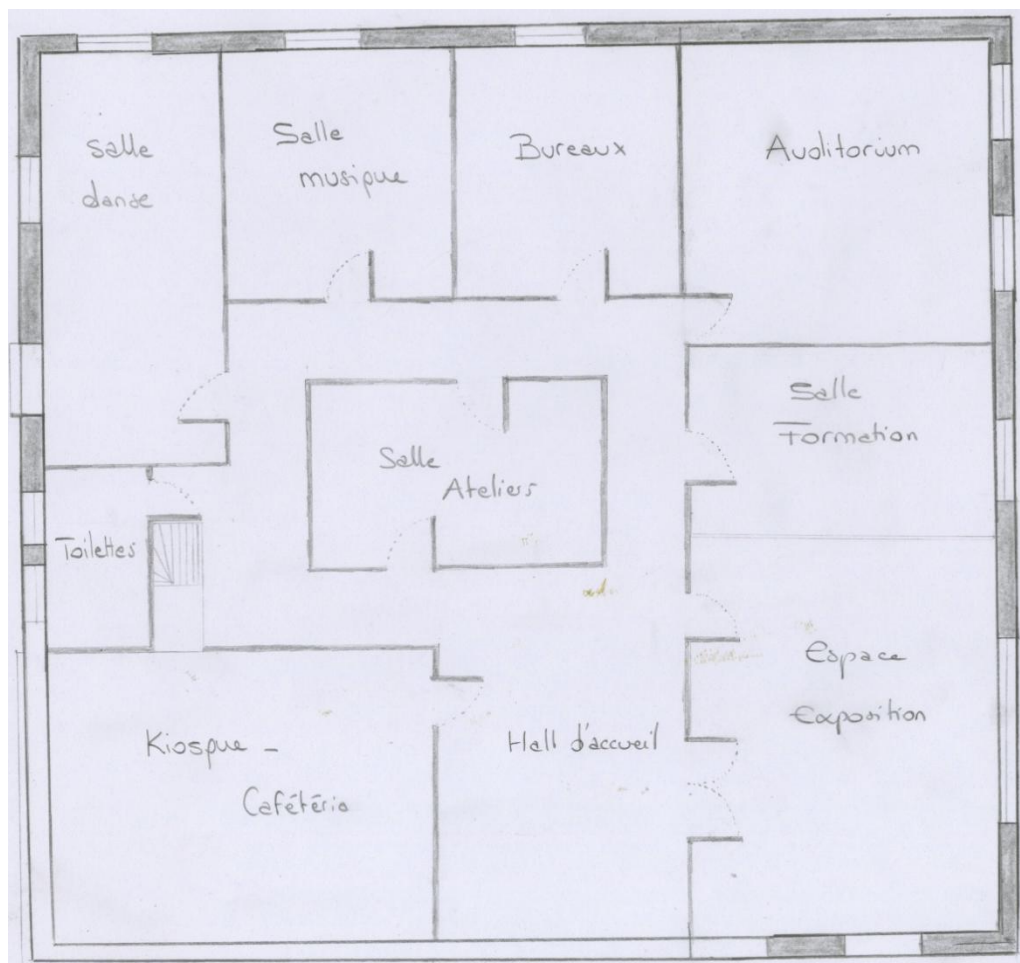


Figure 22 Plan du rez de chaussée

2. Le 1^{er} étage

Le 1^{er} étage est consacré à la médiathèque avec l'accueil de la médiathèque, l'espace adulte et l'espace enfant, une partie des bureaux administratifs, principalement le magasin de la médiathèque et dans la tour belvédère l'espace repos, écoute, consultation sur place.

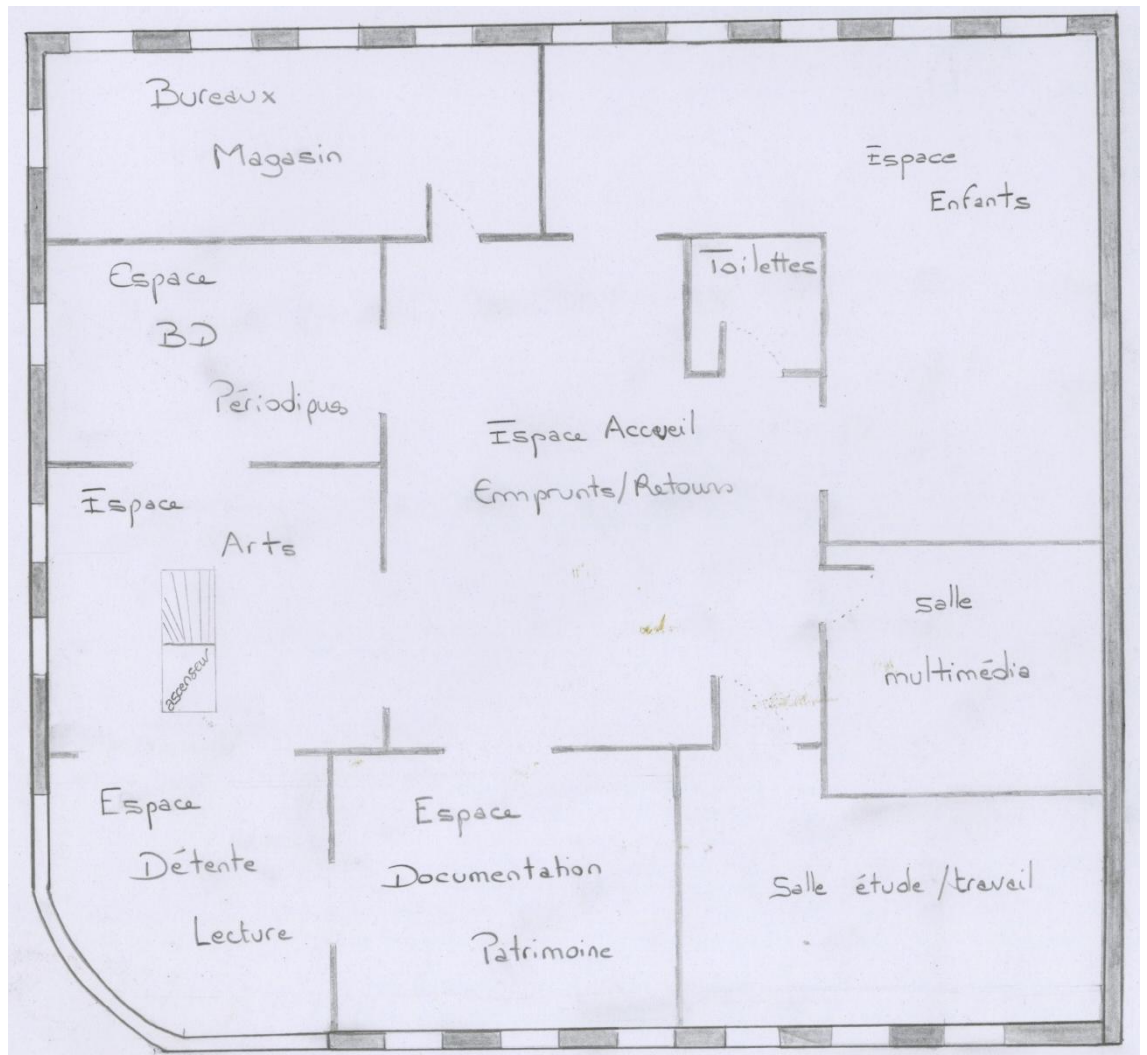


Figure 23 plan du 1^{er} étage

a. La maquette

Voici différentes vues de la réalisation en 3D du projet de centre culturel au niveau de l'interface ville-port de Concarneau. Elle met bien en avant la mixité des activités urbaines et portuaires.



Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth (Adobe sketchup)



Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth (Adobe sketchup)



Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth (Adobe sketchup)



Réalisation : TAUSSAT Anne-Elisabeth (Adobe sketchup)

5. Un centre culturel géré en régie directe

Un centre culturel est un service de proximité pour la population, il ne peut vivre que grâce à la collectivité pour les achats de livres et de fournitures, le chauffage du local, l'entretien... Il doit donc avoir un statut de service municipal. La commune peut ensuite soit géré en régie directe où elle assure sa compétence de lecture publique et donc la continuité des services. Le budget est alors géré dans le cadre du budget communal.

Il peut aussi être géré en régie indirecte où elle lègue la gestion à une association. Le maire est alors membre de cette association et le responsable de la bibliothèque, le secrétaire. Une convention écrite avec l'association est nécessaire, fixant les obligations respectives de la commune et de l'association par rapport à la bibliothèque. Une convention est signée entre les deux parties afin d'assurer la contrepartie de l'attribution de moyens publics et la conformité de l'activité de la bibliothèque avec les objectifs de la commune en matière de lecture publique.

A Concarneau, la CCA souhaite obtenir la compétence de lecture publique. Si elle l'obtient, ce sera à l'agglomération de gérer ce centre culturel en régie. Ce statut facilitera l'accès au centre à l'ensemble des habitants de l'agglomération.

Conclusion

Le port de Concarneau voit une évolution de ses activités différente qu'auparavant. En effet, les activités de pêche déclinent progressivement pour laisser place à une activité de plaisance florissante. De plus, ces mutations ont provoqués progressivement un clivage ville-port nettement marqué aujourd'hui par l'absence de lien entre les deux unités.

J'ai pu estimer que choisir de mettre en place un équipement culturel au niveau de l'interface pouvait répondre aux différents enjeux de création de liens entre la ville, le port et les citoyens. Un effet, un centre culturel est un lieu de partage de création entre la population, les touristes, les associations ainsi que les entreprises professionnelles qui peuvent devenir acteurs du projet et ainsi lutter contre le clivage Ville-Port. Le réaménagement des infrastructures de la criée associé au futur pôle multimodal va aussi permettre de recréer une centralité manquante aujourd'hui dans la ville. Il va revaloriser le patrimoine du port en gardant et en réhabilitant les infrastructures de la criée, et va aussi permettre d'offrir un nouveau regard sur la Ville Close, lieu touristique par excellence. Le port deviendra ainsi un lieu de vie, d'activités, de loisirs et d'innovations.

De plus, cet équipement culturel répond à la faiblesse de l'offre de la bibliothèque municipale actuelle. Celle-ci est aujourd'hui excentrée et peu visible. Elle est aussi inadaptée à une ville de la taille de Concarneau et a atteint la capacité maximum de ses locaux. Le transfert de ces infrastructures au sein du centre culturel va permettre de la rendre plus visible et donc d'augmenter le nombre d'usagers.

Cet équipement qui mutualise ses infrastructures s'inscrit bien dans un contexte de crise économique qui oblige les acteurs locaux à faire des concessions budgétaires. Mais cette mutualisation a aussi des côtés bénéfiques puisqu'elle permet de faire se croiser des publics différents n'ayant pas l'occasion de venir dans une bibliothèque. Cet équipement va redynamiser le port et lui redonner une nouvelle image, aujourd'hui dévalorisé, en faisant de ce site un lieu de vie publique, agréable, de détente et de rencontre.

Ce projet va aussi permettre d'accentuer l'attractivité du territoire, puisqu'il va mettre en valeur le patrimoine local et apporter une nouvelle image à une ville déjà labellisée ville d'Art et d'Histoire. Il va conserver l'identité portuaire de la ville en mettant en avant le patrimoine hérité du passé et les activités portuaires et maritimes actuelles. Ce projet va donc participer aux politiques urbaines ayant pour objectifs d'attirer de nouveaux habitants de nouveaux touristes et de nouvelles entreprises. Il servira de levier pour le territoire et pourra peut-être donner un nouvel élan aux activités portuaires afin de redonner vie au port.

Ce projet s'inscrit bien dans les projets de réaménagement de l'ensemble du port. De plus, la ville semble choisir une politique culturelle semblable en voulant mutualiser l'ensemble des infrastructures culturelles qui sont le Centre des Arts et de la culture, l'école de musique et la bibliothèque municipale. Mais rien n'est encore décidé, un bureau d'étude commence actuellement à se pencher sur le projet.

La question se pose alors si les écoles de musique et de danse, dont les locaux ne sont plus adaptés pour les accueillir, accepteraient de se joindre au projet afin de confirmer la mutualisation des infrastructures? Et si elles acceptent, qu'advierait-il des infrastructures actuellement utilisés par ces deux écoles? Doit-on détruire les bâtiments anciens ou au contraire les réhabiliter pour de nouvelles fonctions? Ce projet de centre culturel va-t-il effectivement permettre d'effacer le clivage ville-port?

Bibliographie

Livres

- BERNARD, Nicolas.- *Les Ports de plaisance : équipements structurants de l'espace littoral*.- Editions l'harmattan, 2000.-126p.
- BOUBACHA, Emmanuel.-*Ville et ports : mutation et recomposition*.- Les éditions villes et territoires, 1997.-140p.
- COLLIN, Michèle.-*Les politiques urbaines d'accompagnement des développements portuaires en zone de reconversion industrielle et sociale*.- AIVP.-94p.
- COLLIN, Michèle.-*Ville portuaire, acteur du développement durable*.- Edition l'Harmattan, 2003.-199p. (Collection Maritimes).
- COULIOU, Jean-René, GLEMAREC Eugène.-*Concarneau, de pas en pages*.-Ville de Concarneau.-310p.
- GRAVARI-BARBAS, Maria.-*Aménager la ville par la culture et le tourisme*.- Editions le Moniteur, 2013.-159p.
- LE GALL, Serge.- *Concarneau, Tome II*.- Editions Alan Sutton, 1998.-128 p.- (Collection Mémoire en Images).
- MAGUER, Cyrille.- *Concarneau, Regards croisés*.- Editions Alan Sutton, 2008.-96 p.- (Collection Mémoire en Images).
- OCDE.-*La culture et le développement local*.-Editions de l'OCDE, 2005.-213p.
- CANTAL DUPART Miche.- *Le port cadre de ville*.- Edition l'Harmattan, 1993.-253p.
- Ministère de la culture.- Service du livre et de la lecture.- *Concevoir et construire une bibliothèque, du projet à la réalisation*.- Edition le Moniteur, 2011.-342p (Collection concevoir et construire).

Périodiques

- COLLIN, Michèle.- « *L'identité maritime des villes portuaire* ». Les annales de la recherche urbaine, n°55, 1995.- p.5-10.
- COIGNET Christine, THILLET Catherine.- « *Créer une bibliothèque, projet culturel et projet spatial* ». Lire, le magazine de la médiathèque départementale en Drôme, Hors-série, septembre 2009.
- LEMAIRE Olivier.- *Culture et compétitivité Ville-Port, les Rencontres AIVP à Helsinki*.- Docks infos, n°86, mai 2013.-4p.

Thèses / mémoires

- GENESCO Priscille.- *La relation ville-port au sein des villes moyennes : jeux d'acteurs et enjeux d'aménagement*.-92p.
- Mémoire de recherche : spécialité Ville et Territoire.- Université de Tours : EPU-DA, 2002-2003.

JOUTEL Florian.- *La relation de la ville au « port équipement » : l'émergence d'une nouvelle frontière urbaine.*- 57p.

Mémoire : spécialité Ville et Territoire.- Université de Tours, EPU-DA, Mai 2007.

RENAULT Marlène.- *Culture et Ville-Port, les nouveaux enjeux du territoire.*- 30p.

Thèse : Sociologie, spécialité Culture et développement durable.- Université du Havre, AURH.

BONNAUD Alexandrine.- *Projet de réaménagement de la médiathèque d'Isle : réorganisation des collections et réimplantation du mobilier.*-48p.

Rapport de stage : Licence Professionnelle spécialité métiers des bibliothèques et de la documentation.- Université de Limoges, avril 2011.

Articles

Port Center Network.-*Comprendre le port ensemble, charte des missions d'un port center.*- AIVP.- 3p.

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme.- *Innovations ville-port, pour des projets intégrés ville-port.*-Septembre 2011.-76p

Conseil général du Finistère.- *Conférence de presse sur le port de Concarneau, avenir du port.*- février 2011.-8p.

Médiathèque de la Haute-Garonne.-*Aménagement des bibliothèques.*-3p.

Ministère de la culture et de la communication.-*Critères suivant le nombre d'habitants.*-20p.

Journaux

Le télégramme

Ouest France

Autres documents

Commune de Concarneau.-*Plan local de l'urbanisme.*

CCA.-*Diagnostic du SCOT de Concarneau Cornouaille Agglomération.*-mai 2013.-121 p.

CCA.- *Plan d'aménagement et de développement durable du SCOT de Concarneau Cornouaille Agglomération.*-mai 2013.-121p.

Commune du Havre.-*Plan local de l'urbanisme, orientations d'aménagement.*-décembre 2012.-48 p.

Sites Internet

- Site de la commune de Concarneau

<http://www.concarneau.fr/>

- Site de l'agglomération Concarneau Cornouaille Agglomération

<http://www.concarneau-cornouaille.fr/>

- Site des statistiques de l'INSEE (Consulté le 5 mars 2014)

<http://www.statistiques-locales.insee.fr/>

- Site de la bibliothèque de Concarneau (Consulté le 3 mars 2014)
<http://www.bibliotheque-municipale.concarneau.fr/>
- Site de la bibliothèque de Pont-Aven (Consulté le 22 avril 2014)
<http://www.pontaven.com/Bibliotheque>
- Site de la bibliothèque de Nevez (Consulté le 22 avril 2014)
<http://www.ville-nevez.fr/labibliotheque.php>
- Site de la bibliothèque d'Eliaut (Consulté le 22 avril 2014)
<http://bibliotheque.elliant.free.fr/spip.php?rubrique8>
- Site de la bibliothèque de Saint-Yvi (Consulté le 22 avril 2014)
http://www.st-yvi.com/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=72&Itemid=1137
- Site de la bibliothèque de Rosporden (Consulté le 22 avril 2014)
http://www.mairie-rosporden.fr/rubrique.php?id_rubrique=50
- Site de la bibliothèque de Trégunc (Consulté le 22 avril 2014)
http://tregunc.agate-sigb.com/rechercher/coups_coeur.php
- Site du Centre Culturel de Vienne
<http://www.letrente.fr/accueilmediatheque>
- Site de la médiathèque départementale de Seine et Marne
<http://mediatheque.seine-et-marne.fr/>
- Site de Géoportail
<http://www.geoportail.gouv.fr/>
- Site de cadastre gouvernement
<http://www.cadastre.gouv.fr>
- Site de la culture et de la communication du gouvernement
<http://www.culturecommunication.gouv.fr/Disciplines-et-secteurs/Livre-et-lecture>
- Site du développement de Quimper Cornouaille
<http://www.quimper-cornouaille-developpement.fr>
- Site de l'Union Maritime et Portuaire du Havre
<http://www.umep.org/port-center/>

Articles presse

- Le Télégramme.-Avenir du port, ce que prévoit le schéma d'aménagement.- 21 septembre 2011
<http://www.letelegramme.fr/local/finistere-sud/quimperle-concarneau/concarneau/avenir-du-port-ce-que-prevoit-le-schema-d-amenagement-21-09-2011-1437782.php>
- Le courrier le progrès.-Port de Concarneau, quel visage dans 15 ans.-16 octobre 2013
<http://www.lecourrier-leprogres.fr/2013/10/20/port-de-concarneau-quel-visage-dans-15-ans/>
- Ouest France.- Réaménagement du port, la Cci défend la pêche côtière à Concarneau.- 13 mars 2014.

<http://www.ouest-france.fr/reamenagement-du-port-la-cci-defend-la-peche-cotiere-concarneau-2000375>

- Ouest France.-*Concarneau port de référence de la pêche côtière*.-14 mars 2014.

<http://www.ouest-france.fr/concarneau-port-de-reference-de-la-peche-cotiere-2006106>

- Ouest France.-*Concarneau, projet moderne pour le port*.-5 avril 2014.

<http://www.ouest-france.fr/concarneau-projet-moderne-pour-le-port-2107560>

- Ouest France.-*Il faut sauver le port de Concarneau*.-10 avril 2014.

<http://www.ouest-france.fr/il-faut-sauver-le-port-de-concarneau-2145569>

- Ouest France.-*Pêche : inquiétude au port de Concarneau*.-10 avril 2014.

<http://www.ouest-france.fr/peche-inquietudes-au-port-de-concarneau-2147296>

Table des illustrations

Cartes

Carte 1 Concarneau, une commune bretonne	8
Carte 2 Concarneau, une commune Finistérienne.....	8
Carte 3 Accessibilité de Concarneau sur son territoire	9
Carte 4 Concarneau Cornouaille Agglomération	10
Carte 5 Communes de la CCA	10
Carte 6 Les EPCI du pays de Cornouaille	11
Carte 7 Concarneau au 17ème siècle	13
Carte 8 Concarneau au 19ème siècle	14
Carte 9 Concarneau au 20ème siècle	15
Carte 10 Les activités du port de Concarneau	33
Carte 11 Les concessionnaires du Port de Concarneau	34
Carte 12 Accessibilité du port	37
Carte 13 : Les flux urbains sur l'interface	37
Carte 14 L'interface ville port	64
Carte 15 Les parcelles du cadastre sur l'interface à l'échelle 1/3000	65

Graphiques

Graphique 1 Evolution de la population Concarnoise de 1968 à 2009	12
Graphique 2 Répartition de la population par tranche d'âge.....	12
Graphique 3 Population de 15 ou plus par CSP	13
Graphique 4 Le tonnage débarqué à la criée du port de 1962 à 2013	36
Graphique 5 La fréquentation de 2005 à 2013	47
Graphique 6 Le prêts de 2005 à 2013	48
Graphique 7 Les collections en 2013.....	49

Photos

Photo 1 Les vedettes de l'Odét	16
Photo 2 La Ville-Close	16
Photo 3 Le port de pêche (1)	33
Photo 4 Le port de plaisance (2)	33
Photo 5 Le chantier naval (3).....	34
Photo 6 Vue de l'interface Ville-Port de la Ville-Close (1)	34
Photo 7 Vue sur le port (2)	35
Photo 8 : La Ville-Close vue du parking de la CCI	43
Photo 9 Les pontons de pêche face à l'interface	44
Photo 10 Différentes vues des bâtiments pouvant accueillir le centre culturel	66

Figures

Figure 1 Le logo du label Pays et ville d'Art et d'Histoire	16
Figure 2 Les Docklands London, en 1983, avant les réaménagements	19
Figure 3 Canary Wharf, zone résidentielle haut de gamme	19
Figure 4 L'aquarium de Baltimore	20
Figure 5 Les quais de Bordeaux, avec le miroir d'eau face au	20
Figure 6 Le palais de Congrès de Sydney, le Convention Center	21
Figure 7 Le World Trade Center à Baltimore	21
Figure 8 Le musée maritime de Liverpool	22
Figure 9 Terminal croisière de Hong Kong.....	23
Figure 10 Le port du Havre vue du ciel.....	26
Figure 11 Plan des Quartiers Sud du Havre	27

Figure 12 La réglementation sur les zones portuaires	38
Figure 13 Les propositions d'aménagement du port	39
Figure 14 Le quai Carnot en 1870 et 1930	40
Figure 15 Le prolongement du quai de l'Aiguillon et le quai Carnot en 2005.....	41
Figure 16 Vue aérienne du port lors de la Transat AG2R	42
Figure 17, Photo de haut en bas, un muret, obstacle entre la ville et le port / le parking payant de la CCI / Le parking gratuit de la commune. Carte de l'interface ville-port. .	42
Figure 18 Le projet de la CCI au sein de la criée.....	45
Figure 19Le bibliobus	60
Figure 20 U n exemple d'auditorium	60
Figure 21Restructuration des bâtiments de la criée	66
Figure 22 Plan du rez de chaussée	68
Figure 23 plan du 1er étage	Erreur ! Signet non défini.

Index des sigles

CCA : Concarneau Cornouaille Agglomération

CCI : Chambre des Commerces et d'Industrie

CSP : Classe Socioprofessionnelle

DPM : Domaine Public Maritime

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

HQE : Haute Qualité Environnementale

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

IPC : Interprofession du Port de Concarneau

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

PGD : plan global de déplacements

ZIP : Zone Industrielle et Portuaire

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique

Annexes

Tableau 1 La population par tranche d'âge

Tranches d'âge	Hommes	Femmes	Totaux en %
0-14 ans	17,5	13,5	15,5
15-29 ans	15,9	11,9	13,9
30-44 ans	18,8	17,3	18,05
45-59 ans	21,4	20,9	21,15
60-74 ans	17,6	19,9	18,75
75-89 ans	8,5	14,9	11,7
90 ans et plus	0,4	1,5	0,95

Tableau 2 La population par catégorie socioprofessionnelle

Catégories Socioprofessionnelles	Nombre habitants en %
Agriculteurs exploitants	0,4
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	3,1
Cadres et professions intellectuelles supérieures	4,9
Professions intermédiaires	11,9
Employés	14,9
Ouvriers	14,4
Retraités	36,8
Sans activités	13,8

Tableau 3 Evolution de la population Concarnoise

Années	1968	1975	1982	1990	1999	2009
Nombre habitants	17 801	18 759	17 984	18 630	19 435	19 352

Tableau 4 Evolution de la fréquentation de la bibliothèque de 2005 à 2013

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Adultes (+15ans)	1937	1940	1851	1766	1736	1660	1584	1617	1582
Enfants	1146	1125	1066	982	948	1013	962	919	1075
Non renseigné	71	5	5	3	15	20	12	16	14
Total	3154	3070	2922	2751	2699	2693	2558	2552	2671

Tableau 5 Evolution des prêts de 2005 à 2013

Sections	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Adulte	81666	81357	82497	82342	77351	73099	70442	70476	68294
Jeunesse	74665	77672	76475	70705	66673	62803	62697	59103	60491
Total	156 331	159 029	158 972	153 047	144 024	135 902	133 139	129 579	128 785

EVOLUTION DU TONNAGE DEBARQUE
PORT DE CONCARNEAU

1962	47580
1981	32317
1992	28216
1999	25087
2000	21472
2002	17309
2003	14551
2004	13449
2005	11975
2006	9256
2007	10902
2008	10089
2009	8440
2010	8494
2011	11305
2012	9614
2013	8876

Sondage de satisfaction de la bibliothèque municipale

Vous habitez :

- ☐ La commune
- ☐ Une autre commune de l'agglomération
- ☐ Vous êtes de passage

1) Vous avez :

- ☐ Moins de 16 ans
- ☐ Entre 16 et 25 ans
- ☐ Entre 25 et 55 ans
- ☐ Plus de 55 ans

2) Etes-vous :

- ☐ une femme
- ☐ une homme

3) Etes-vous abonné de la bibliothèque :

- ☐ Oui
- ☐ Non

4) Etes-vous déjà allé dans la bibliothèque sans y être abonné :

- ☐ Oui
- ☐ Non → **question 13**

5) Quelle est la fréquence de vos visites ?

- ☐ Quelques fois par an
- ☐ 1 fois par mois
- ☐ Toute les semaines
- ☐ Plusieurs fois par semaine
- ☐ Autres :

6) Quelle est la fréquence de vos prêts ?

- ☐ Plusieurs fois par an
- ☐ 1 fois par mois
- ☐ 1 fois par semaine
- ☐ Autres :

7) Quelle est la nature de vos prêts ?

- ☐ Dictionnaires, encyclopédies
- ☐ Romans
- ☐ BD
- ☐ Revues, magazines
- ☐ Les nouveautés
- ☐ Les ouvrages jeunesse
- ☐ Les documentaires

8) Etes-vous satisfait des horaires d'ouvertures de la bibliothèque ?

- ☐ ++
- ☐ +

- ☐ -
- ☐ --

10) Etes-vous satisfait de la sélection de documents, d'ouvrages ?

- ☐ ++
- ☐ +
- ☐ -
- ☐ --

11) Etes-vous satisfait de l'accès et du lieu de la bibliothèque ?

- ☐ ++
- ☐ +
- ☐ -
- ☐ --

12) Pour vous que manque t-il dans la bibliothèque

- ☐ Des CD
- ☐ Des DVD
- ☐ Accès à un ordinateur, Internet
- ☐ Des événements (conférences, expositions...)
- ☐ Des ouvrages
- ☐ Des espaces de lectures
- ☐ Autres :

13) Pensez vous que déplacer la bibliothèque sur le port est une bonne idée ?

- ☐ Oui
- ☐ Non pourquoi ?

14) Avez-vous des suggestions pour la nouvelle médiathèque ?

.....

15) Quelle est la raison principale pour laquelle vous n'êtes pas abonnés de la bibliothèque ?

- ☐ C'est trop cher
- ☐ Vous n'avez pas besoin d'emprunter
- ☐ Les ouvertures ne sont pas adaptées
- ☐ La bibliothèque est mal située
- ☐ Les offres ne sont pas adaptés
- ☐ C'est trop compliqué
- ☐ Vous préférez une autre bibliothèque, médiathèque
- ☐ Pas de raison précise

Questionnaire du rendez-vous avec Mme Beyou, Directrice de la bibliothèque municipale de Concarneau, le 5 mars 2014.

1. Quelles sont les fréquentations en nombre d'usagers, en types d'usagers de la bibliothèque ? Quelles sont les motivations de ces usagers ? Quelle est l'évolution de ces fréquentations ?
2. Connaissez-vous les besoins des usagers, des non usagers et des employés ?
3. Quelle est l'histoire de la bibliothèque municipale et son évolution ?
4. Quelles sont les activités proposées et leurs destinataires ?
5. Comment trouvez-vous l'accessibilité et la visibilité de l'établissement ?
6. Quels sont les fonds de la bibliothèque (livres, CD) ?
7. Êtes-vous pour la création d'une médiathèque et d'un centre culturel ?
8. Que pensez-vous de l'emplacement sur l'interface ville-port ?
9. Avez-vous des envies particulières au niveau de ce centre culturel ?
10. Pensez-vous qu'allier bibliothèque aux associations, aux lieux d'accueil scolaire, à l'école de musique est une bonne idée ?
11. Avez-vous des suggestions sur les moyens à mettre en place pour attirer les touristes au sein du centre culturel ?
12. Existe-t-il des projets de réaménagement de la bibliothèque ?

Questionnaire du rendez-vous avec Mr Quillivic, Adjoint au sport et aux relations portuaires, le 15 avril 2014.

1. Quel est votre point de vue d'élus sur la relation ville-port, actuelle et passé et celle visée par le projet de réaménagement du port ?
2. Quelle est l'importance du projet de réaménagement de l'ensemble du port pour la relation ville-port ?
3. Quelle est l'importance de ce projet dans le développement économique du port et de la ville ?
4. La réélection du maire a-t-elle eu un impact sur le projet de réaménagement ?
5. Que pensez-vous de l'implantation d'un centre culturel au niveau de l'interface ville-port ? Préférez-vous garder la bibliothèque actuelle ?
6. Quels sont les projets en cours sur cette interface ?
7. Quelle est l'histoire du port et de l'interface ?
8. Quelle est son évolution économique au cours des dernières années ?
9. Quels sont les projets en cours pour le développement économique de la ville ?

Questionnaire du rendez-vous avec Mme Ouchem, Employé à la CCI le 17 avril 2014.

1. Quel est votre point de vue d'élus sur la relation ville-port, actuelle et passé et celle visée par le projet de réaménagement du port ?
2. Quelle est l'importance du projet de réaménagement de l'ensemble du port pour la relation ville-port ?
3. Quelle est l'importance de ce projet dans le développement économique du port et de la ville ?
4. Quelle est l'évolution économique du port de ces dernières années ?
5. Quelle est l'implication de la CCI dans le projet du réaménagement du port ?
6. Quelles sont vos relations avec les autres acteurs locaux impliqués dans le projet ?
7. Quels sont vos projets pour l'interface ville-port ? et la criée ?
8. Que pensez-vous de l'implantation d'un centre culturel sur l'interface ville-port ?

Table des matières

Avertissements	1
Remerciements.....	2
Sommaire	3
 Introduction	 5
 I. Concarneau, une commune littorale	 8
A. Une position territoriale stratégique.....	8
1. Une région la Bretagne, un département le Finistère.....	8
2. L'accessibilité	9
B. Le territoire et son organisation institutionnelle	9
1. L'aire urbaine et le canton.....	9
2. L'Etablissement Public de Coopération Intercommunale.....	10
3. Le pays	11
C. Une population stable mais vieillissante	12
D. Concarneau, un port dans une ville, une ville dans un port	13
E. Une commune balnéaire et touristique.....	16
1. Les plages de sables fins	16
2. La ville close	16
3. Le label Pays et villes d'Art et d'Histoire	16
 II. Les villes-ports vues par la littérature	 17
A. Les mutations et la dissociation des villes/ports	17
1. Les évolutions de la filière portuaire.....	17
2. Le clivage ville/port	17
B. Les interfaces villes-ports.....	17
1. Définition	17
2. Le délaissement des interfaces	18
3. La recomposition des espaces portuaires délaissés	18
4. Les modèles de réaménagements des interfaces : les waters fronts et les docks lands, quand le port s'efface pour la ville.....	18
5. La recomposition des espaces	20
6. Les difficultés des transformations de l'espace	22
7. Les choix de réaffectation	22

8. Les enjeux de la recomposition des espaces portuaires	23
C. Les alliances ville/port.....	23
1. Les principes d'intégrations ville-port	23
2. Les ports-center	25
D. La culture : un nouvel enjeu pour le développement local et le développement ville-port	28
1. Le développement local et la culture.....	28
2. La culture et la compétitivité villes ports	29
3. Différents aménagements de villes ports ayant choisi des processus de rénovation urbaine à base culturelle	29
III. La méthodologie suivie durant le projet	30
A. Un diagnostic territorial	30
B. La méthode AFOM	30
C. Les sources pour réaliser le diagnostic avec la méthode AFOM	31
1. Définir les particularités et les héritages du territoire avec une analyse quantitative	31
2. Une analyse théorique de la littérature.....	31
3. Une revue de presse	31
4. Des entretiens avec les acteurs locaux pour une analyse qualitative	31
5. Une enquête sur le terrain	32
D. La réalisation du projet.....	32
E. Les avantages et inconvénients de la méthode AFOM	32
IV. Un diagnostic territorial ciblé.....	33
A. Le port de Concarneau, une mixité pêche plaisance	33
1. Le poids économique du port.....	35
2. Les flux.....	37
3. La réglementation sur la zone portuaire et l'interface.....	38
4. Le projet d'aménagement en cours	39
B. L'interface ville-port	40
1. L'évolution de l'utilisation de l'interface.....	40
2. La perméabilité ville/port.....	42
3. Les potentiels de l'interface	43
4. Les projets de la CCI sur l'interface : une zone commerciale	44
C. Les espaces culturels	45

1. Offre de la ville : la bibliothèque	45
2. Les besoins et demande : L'avis des usagers, des non usagers et des employés	50
3. L'environnement : les offres des communes alentours	51
4. Les volontés politiques.....	52
D. Le tableau AFOM.....	53
V. Un centre culturel sur l'interface ville-port	56
A. Les différents scénarios et propositions	56
1. Conserver la bibliothèque dans le même bâtiment.....	56
2. Déplacer la bibliothèque sur un autre site	56
3. Créer un centre culturel sur le port.....	56
B. Un nouvel équipement culturel	56
1. Le programme	56
2. Les acteurs.....	63
3. Une recréation des liens Ville-Port avec un espace de proximité et de centralité	63
4. Une valorisation et réutilisation du patrimoine portuaire existant	65
5. Un centre culturel géré en régie directe	72
Conclusion.....	73
Bibliographie.....	74
Sites Internet	75
Table des illustrations	78
Cartes.....	78
Graphiques.....	78
Photos	78
Figures	78
Index des sigles.....	80
Annexes	81
Table des matières	86

TAUSSAT Anne-Elisabeth
Stage de découverte
DA3 – 2013-2014

Réaménagement de l'interface ville-port

Création d'un centre culturel Georges Simenon

Résumé

Durant de longues années, les interfaces Ville-Port ont été délaissées progressivement causant une dévalorisation de cet espace, des baisses d'emploi, et une image négative. Depuis une trentaine d'année, les acteurs locaux ont pour objectifs de recomposer, réorganiser, et valoriser cet espace en fonction des innovations techniques, des goûts et du contexte socio-économique actuel. Cette valorisation a pour objectif de recentrer l'urbanisation et de lutter contre l'étalement urbain. La réorganisation de ces espaces s'effectue autour de grand thèmes qui diffère selon les besoins révélateurs d'une société de services, de temps libre et de consommation et le contexte socio-économique.

Ce PIND a comme enjeux de tenter de supprimer le clivage Ville-Port existant sur Concarneau, de valoriser les espaces urbains et portuaires, de recréer des liens entre les deux unités afin de créer une dynamique favorisant le développement économique, durable et humain du port ainsi que l'enrichissement de l'environnement urbain afin d'attirer de nouveaux flux.

Dans ce projet, l'axe choisi pour redynamiser l'interface Ville-port est l'élargissement de l'offre culturelle grâce à un nouvel équipement : le centre culturel Simenon. Ce projet convient bien aux enjeux de la ville puisque la bibliothèque se situe actuellement dans des locaux inadaptés à la taille de la ville de Concarneau. L'intégrer dans un centre culturel et la déplacer sur l'interface Ville-port va permettre ainsi d'insérer un équipement culturel sur une zone enclavée, et dévalorisée.

Cette étude porte sur une analyse approfondie du port et de l'interface ville-port, des besoins culturels suite à une étude de la littérature sur ces différents sujets. Après un diagnostic détaillé, des projets d'aménagement seront proposés pour pallier à ces besoins.

Mots clés : Interface Ville-Port, centre culturel, Concarneau, Finistère, Bretagne, 29