

Réhabilitation de l'interface ville-port

Réaménagement des quais

GRANVILLE – Manche (50)



Illustration 1: Vue aérienne de la ville de Granville (crédit photographie : Conseil Départemental de la Manche)



Illustration 2: Vue de la Haute-Ville surplombant le port de pêche de Granville (crédit photographie : Stéphane Martin)

Réhabilitation de l'interface ville-port

Réaménagement des quais

GRANVILLE – Manche (50)

Avertissement

- ✓ Le PIND est un premier test qui vous permet de vous 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 restent à acquérir.

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

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

Remerciements

Tout d'abord, je tenais à remercier l'ensemble des intervenants qui ont pris part à mon projet individuel avec qui j'ai pu m'entretenir durant la durée de mon projet, pour leurs conseils et leurs aides :

- ✓ Madame Verdelli, ma tutrice,
- ✓ Madame Behetre, responsable Administration Droits des Sols Services Techniques à la Ville de Granville,
- ✓ Monsieur Charpentier, directeur du service des mobilités et de l'exploitation portuaire au Conseil Départemental de la Manche,

Enfin, je souhaitais adresser mes remerciements les plus sincères aux habitants de Granville qui ont pris le temps de répondre à mes questions.

Sommaire

Avertissements	1
Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction	4
Partie I : Granville : une ville maritime et touristique	8
A) Localisation : une commune littorale	8
B) Accessibilité : une commune relativement bien desservie	8
C) Organisation institutionnelle : une commune, ville-centre d'une communauté de communes	9
D) Démographie : une commune à la population vieillissante	11
E) Commerce et urbanisme : une ville portuaire	13
F) Tourisme : une ville balnéaire	16
G) Cadre de vie : un environnement à part entière	17
Partie II : Réaménagement du port de Granville : des enjeux et un diagnostic ciblés faisant consensus	18
A) Les enjeux de cette restructuration	18
1) Une nécessité économique, touristique et sociétale	18
2) Un consensus politique local	20
a) pour un port polyvalent respectueux des activités et du patrimoine existants	
b) pour la création d'un nouveau plan d'aménagement urbain et paysager	
B) Le terrain d'étude	26
1) Quai Sud – Rue des Isles	29
2) Quai d'Orléans – Place Godal – Voie Pont-Jacques	31
3) Quai Pléville – Rue du Port	35
Partie III : Réhabilitation de l'interface ville-port de Granville : le projet	38
A) Le cadre réglementaire au projet: ABF et PLU	38
B) Mes propositions pour ce projet	40
1) Quai Sud – Rues des Isles	41
a) un espace aménagé pour les piétons	
b) un espace intergénérationnel multi-accueil et une antenne touristique	
c) des animations estivales autour d'un bar amovible	
2) Quai d'Orléans – Place Godal	44
a) une nouvelle place dessinée	
b) un nouveau lieu de vie incontournable (nouveau lieu d'animations de la ville)	
c) un musée maritime	
d) une offre de stationnement repensée	
3) Quai Pléville – Rue du Port	47
a) des terrasses de commerces étendues	
b) des zones de rencontres piétons-voitures-bus	
c) une trame piétonne	

4) Voie Pont-Jacques	49
a) une voirie et un bâti à rénover	
b) un patrimoine à valoriser à l'aide du street art	
C) Conditions de concrétisation des propositions	54
 Conclusion	 55
Bibliographie	57
Index des illustrations	59
Index des sigles	62
Annexe	63
Table des matières	64

Introduction

Villes et ports entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter. Ces trente dernières années ont été soumises à de profonds changements économiques, urbains et socio-politiques, responsables de la refonte en profondeur de la configuration urbaine et territoriale.

Auparavant, le fonctionnement des ports et des villes était étroitement lié. Ils formaient ainsi de véritables places d'échanges, de valorisation et de production pour le commerce maritime. Mais, les évolutions économiques et sociales de la fin du 19^{ème} siècle (industrialisation) et du 20^{ème} siècle (innovations technologiques et croissance économique) sont à l'origine des évolutions et des modifications de leurs relations. La mondialisation, l'automatisation des modes de travail (rythme de rotation des navires accru, nouvelles techniques de manutention et de stockage des marchandises...) et la délocalisation des activités maritimes sont *« autant de facteurs qui, en se conjuguant, ont ébranlé le système de relations qui articulait depuis plusieurs siècles les espaces urbains et portuaires »* (propos de Joseph Konvitz, 1982 et de Marcel Roncayolo, 1990).¹ Jean-Pierre Escande énonçait d'ailleurs que c'est *« en s'adaptant aux techniques contemporaines de manutention et au gabarit toujours plus grand des navires, que le port s'est ainsi progressivement détaché du centre urbain pour s'établir sur de nouveaux terrains à la périphérie de l'agglomération »*.¹

L'avenir des villes portuaires ne se résume pas seulement dans la mise en œuvre d'innovations d'ordre technique et matériel, mais aussi dans la capacité des acteurs impliqués à partager une vision et une stratégie de développement commune. C'est pourquoi, le dialogue et la coopération entre les acteurs publics, les acteurs économiques et portuaires et les citoyens sont indispensables à la mise en œuvre de tout projet portant sur les espaces d'interface ville-port. Cet environnement, riche d'opportunités, permet la conciliation entre qualité de vie et développement économique. Cependant, l'évolution récente des relations de la ville et du port est marquée autant par les changements survenus dans l'activité portuaire que par les nouvelles dynamiques urbaines (densification, mixité sociale). Les deux phénomènes n'étant pas directement corrélés, il existe de nombreuses situations de conflits entre le port et la ville. En effet, partager un même espace peut générer des intérêts conflictuels. Une difficulté majeure tient aux échelles spatiales et temporelles différentes des uns et des autres. Alors que pour les ports, le temps long est une constante de l'aménagement, le moyen ou le court-terme s'applique davantage à la sphère urbaine.

¹ Claude Prelorenzo. *La ville portuaire, un nouveau regard : Évolutions et mutations* [en ligne]. Rives Méditerranéennes, 2011 [28.12.2014].

C'est dans ce contexte que les élus locaux et les aménageurs se doivent d'entreprendre des actions nécessaires afin d'une part, de participer à la requalification et la redéfinition des espaces portuaires qui ne sont plus adaptés aux exigences de transport modernes et, d'autre part, de prendre part à la recherche d'une meilleure articulation entre la présence du port, l'aménagement urbain et le développement à la fois spatial et économique. Les villes portuaires disposent donc aujourd'hui d'espaces nécessitant d'être réorganisés afin de réinventer la ville par les loisirs (espaces récréatifs en bord de mer, événements divertissants...) tout en conservant leur patrimoine culturel, identitaire, maritime et historique.

De nombreuses villes ont déjà engagé cette politique en réalisant diverses opérations de reconversion des zones abandonnées par les activités portuaires. Trois phases se sont ainsi succédées : *« les années 1960-70 orientées vers le commerce et les loisirs, puis les années 1980 plus 'affairistes' avec le modèle des London Docklands, et enfin la période qui va des années 1990 à nos jours, qui vise à (re)chercher le lien avec la population urbaine ainsi que les touristes, à travers des opérations à la fois de loisir et culturelles »*.² Généralement, les villes concernées se sont efforcées d'obtenir un front de mer (« waterfront») agréable et attractif afin d'y implanter des fonctions urbaines (résidentielles, touristiques, culturelles...) tout en risquant de « tomber » dans une certaine uniformisation et en occultant la culture portuaire. Or, aujourd'hui, le fait de sauvegarder la mémoire spécifique du port et l'identité singulière qu'il confère à chaque ville est estimé essentiel.

Granville fait partie de l'une d'entre elles. En effet, son port, premier port de pêche bas-normand constitue le cœur de la ville. Le rayonnement de la cité est intimement associé à sa pêche et à son commerce depuis le 16^{ème} siècle. De l'abri d'origine, constitué par une simple digue à l'ouest, le port s'est étendu et réorganisé au fil du temps jusqu'en 1975, date de création du port de plaisance. Le port est l'empreinte de la mémoire de la ville, de son histoire maritime. Sa grande qualité tient au regroupement, dans une baie remarquable, des ports de pêche, de commerce, de plaisance et d'un terminal pour les passagers en partance pour Chausey et les îles Anglo-Normandes.

Géré par la Chambre de Commerce et de l'Industrie Centre et Sud-Manche, le port de pêche était encore le premier port en tonnage de Basse-Normandie à l'heure du bilan de l'année 2013. Ce dernier enregistrait, en 2013 une hausse des apports en tonnage de près de 9% soit plus de 1 000 tonnes supplémentaires par rapport à 2012. Avec une flotte comptant 52 navires pour environ 175 hommes embarqués, le port de Granville reste le premier port coquillier de France, malgré une diminution du tonnage des coquillages de -21,41% en 2014. Au niveau régional, il est le premier en tonnage tous produits confondus, avec 8 607 tonnes.

2 Laura Verdelli et Francesca Morucci. *Renouveler l'identité de la ville entre culture portuaire et loisirs : le cas de Livourne* [en ligne]. L'équipe alimentation de l'Université François Rabelais de Tours

Malgré des chiffres en baisse en 2014 annoncés par Loïc Houssard, le président de la CCI Centre et Sud-Manche, en raison d'une météo compliquée, le premier port de pêche de Basse-Normandie a conservé sa place dans l'échiquier portuaire français. Il arrivait en 6^{ème} position parmi les plus grands ports de pêche en France en terme de tonnage, avec près de 10 500 tonnes de poissons échangées en 2013.

Granville constitue donc un pôle économique majeur du département de la Manche. La commune attire des actifs sur un vaste secteur, jusqu'à entrer en concurrence avec d'autres pôles économiques départementaux (Saint-Lô, Coutances, Avranches,...). On peut distinguer deux espaces dans son aire d'attraction. Au nord et à l'est, Granville n'est concurrencé que par Coutances, Saint-Lô, voire Villedieu les Poêles, son aire d'influence est, par conséquent, assez importante jusqu'à une vingtaine de kilomètres. Au sud, Granville attire des actifs sur un vaste territoire périphérique, profitant de l'absence de pôles d'emplois concurrentiels à proximité. Cette attractivité génère donc des flux de circulation quotidiens importants.

Le port de Granville situé au cœur de la ville a lui aussi dû affronter les évolutions économiques du siècle dernier. Il a vu ses activités de pêche 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. De plus, l'évolution des activités de pêche a petit à petit impacté 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, des critères démographiques et économiques, le Conseil Départemental, propriétaire du port, a lancé un nouveau projet d'aménagement concernant l'ensemble du port afin de restructurer le port et ses activités.

Ainsi, si la restructuration urbaine du domaine portuaire semble nécessaire économiquement et spatialement, le succès de son aménagement ou de sa réhabilitation passe également par une résorption des ruptures actuelles entre la ville et son port. Au-delà des aménagements et des équipements urbains, quelles activités de loisirs, de tourisme et de mise en valeur du patrimoine culturel, identitaire, maritime et historique pourraient dès lors participer à l'affirmation du territoire granvillais et permettre au port de redevenir un lieu de vie à part entière dans la ville et ce, pour l'ensemble des acteurs ?

Ainsi, je présenterai, dans une première partie, la commune et ses caractéristiques. Dans un second temps, j'exposerai les enjeux de la restructuration du port de Granville et en effectuerai un diagnostic ciblé faisant l'objet d'un consensus avant d'explicitier dans un troisième temps, le cadre réglementaire de mon projet d'interface ville-port et des propositions concrètes pour celui-ci.

Partie I : Granville, une ville maritime et touristique

A) Localisation : une commune littorale

Granville est une commune située dans le département de la Manche (50) en région bas-normande.



Illustration 3: Localisation et accessibilité de la ville de Granville

Fondée au XI^{ème} siècle par un vassal de Guillaume le Conquérant, cette ancienne cité corsaire et forteresse de défense du Mont Saint-Michel est devenue dès le XIX^{ème} siècle une station balnéaire. Bâtie sur un patrimoine rocheux, Granville est parfois surnommée la « Monaco du Nord ». Patrie de la famille d'industriels Dior, cette ville est l'une des rares communes de France à disposer d'un quartier insulaire, les îles Chausey.

Granville est située au bord de la Manche à l'extrémité de la région naturelle du Cotentin, elle ferme par le nord la baie du Mont-Saint-Michel et par le sud la côte des Havres (partie occidentale du Cotentin). La ville haute est installée sur une presqu'île bordée de falaises schisteuses, appelée pointe du Roc. Le reste de la ville s'étend vers l'est sur le continent, délimité au nord par le Boscq, court fleuve côtier, et au sud par une alternance de falaises et de plages.

Elle s'étend sur près de 990 hectares. La majeure partie de son territoire est déjà urbanisée mais cette urbanisation est désormais limitée par la directive européenne Natura 2000 et la loi de préservation du littoral. La commune fait également partie de l'association des Plus Beaux Détours de France.

B) Accessibilité : une commune relativement bien desservie

Plusieurs axes routiers desservent la commune notamment les routes nationales reliant Villedieu-les-Poêles et Avranches, deux localités permettant de rejoindre l'autoroute A84. Le réseau routier permet ainsi de rejoindre les villes de Caen et Rennes en une heure.

Concernant le réseau ferroviaire, Granville bénéficie d'une ligne Paris-Granville au départ de la gare de Paris-Montparnasse. La gare de Granville est également utilisée par le TER Basse-Normandie et les Intercités Normandie.

Tout récemment, en décembre 2014, Granville s'est vue dotée de plusieurs lignes d'autobus officiant sur la commune. Les Granvillais disposent aussi d'un aérodrome à Bréville, à 5km au nord de Granville permettant l'atterrissage d'avions de tourisme.

C) Organisation institutionnelle : une commune, ville-centre d'une communauté de communes

Granville est le siège d'une structure intercommunale : la communauté de communes de Granville - Terre et Mer - créée le 1^{er} janvier 2014. La Communauté de Communes Granville, Terre et Mer s'étend sur 287 km² pour une population totale de 44 900 habitants.

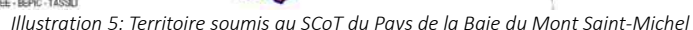


Illustration 4: Carte de la Communauté d'Agglomération Granville Terre & Mer

Cet établissement public de coopération intercommunale (EPCI) est le fruit du regroupement volontaire de 33 communes, qui ont décidé de s'unir pour mener à bien un projet commun porteur d'avenir. La création de Granville, Terre et Mer résulte véritablement d'une logique de territoire, fondée sur le respect des bassins de vie locaux et la volonté d'offrir aux habitants des services toujours plus proches de leurs préoccupations.

Trois ans de réflexion et de concertation entre élus ont été nécessaires pour mener à bien ce projet. Au final, 33 communes ont adhéré à la nouvelle structure, avec pour objectif de valoriser l'ensemble du territoire, de conforter l'économie et le dynamisme local et de préserver la qualité du cadre de vie... entre terre et mer.

La communauté de commune de Granville Terre et Mer est, par ailleurs, soumise au SCoT du Pays de la Baie du Mont Saint-Michel datant de juin 2013 . Ce schéma de cohérence territoriale vise à répondre à l'objectif prioritaire inscrit dans la Charte de Pays, à savoir le développement durable du Sud-Manche afin de construire un territoire attractif entre Caen et Rennes.



Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du ScoT se traduit à travers un document d'orientations générales (DOG). Dans celui-ci nous apprenons que le Pays se veut attractif et performant. Pour cela, il convie les communautés de communes à moderniser les infrastructures de transport vers davantage de performance et d'intégration environnementale, à développer et attirer les entreprises afin de rajeunir la population active, à soutenir l'organisation de produits touristiques et à développer des politiques de communication valorisant l'identité et la modernité du Pays.

Le PADD du ScoT soutient ainsi le développement du tourisme maritime en lien avec le projet de développement du port de Granville. Il vise donc à valoriser la commune de Granville en tant que station maritime et touristique.

Depuis le transfert par l'État, en janvier 1984, au département, de 14 ports maritimes, l'Assemblée du conseil départemental de la Manche a mis en place une politique de restauration, de conservation et de mise en valeur du patrimoine portuaire départemental. Par ailleurs, le département a mis en place une politique d'accompagnement des investissements réalisés par les différents concessionnaires des ports départementaux. A Granville, la chambre de commerce et d'industrie Centre-Sud Manche (CCI) est chargée d'exploiter les activités portuaires.

D) Démographie : une commune à la population vieillissante

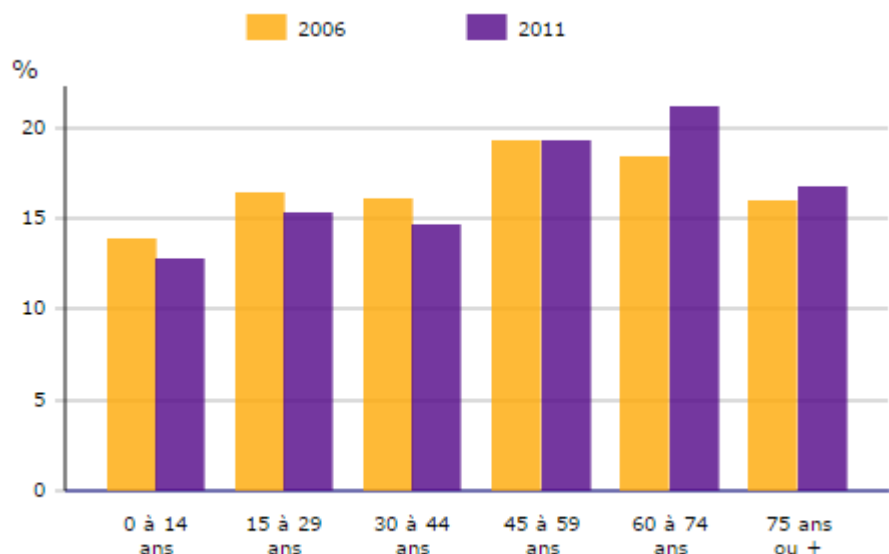
Suite à la fusion avec la commune de Saint-Nicolas en 1859, la surface de Granville s'est vue multiplier par 4 portant ainsi la population à 13 500 habitants alors que quelques années auparavant (1846), celle-ci n'atteignait difficilement les 8 700, 8 742 plus précisément. Depuis la population contemporaine navigue entre 12 000 et 14 000 habitants faisant de Granville, la troisième commune du département.

Selon l'INSEE, la population municipale n'évolue guère depuis 1968. En effet, elle s'élevait à 12 715 habitants en 1968 et à 12 999 en 2011, même si toutefois elle a pu atteindre les 13 546 habitants en 1982 : période à laquelle le premier régiment d'infanterie de marine résidait encore dans cette cité balnéaire (soit 900 personnes en 1984), son départ a fait chuté de façon notoire le nombre d'habitants. Les derniers recensements effectués au sein de la mairie en 2013 et 2014 confirment cette stagnation : le nombre d'habitants étaient respectivement de 13 723 et de 13 781 (soit 1392 hab/km²) dont 5,7 % sont étudiants. Cependant, ces derniers sont les plus élevés depuis 1982 et traduisent une légère croissance amorcée depuis les années 1990.

D'après les chiffres données par l'INSEE en 2006 et en 2011, les tranches d'âges de 0 à 14 ans, de 15 à 29 ans et de 30 à 44 ans ont vu leur part diminuer au profit des tranches d'âges de 60 à 74 ans et des plus de 75 ans.

Ainsi, Granville peut être considérée comme étant une commune vieillissante.

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges

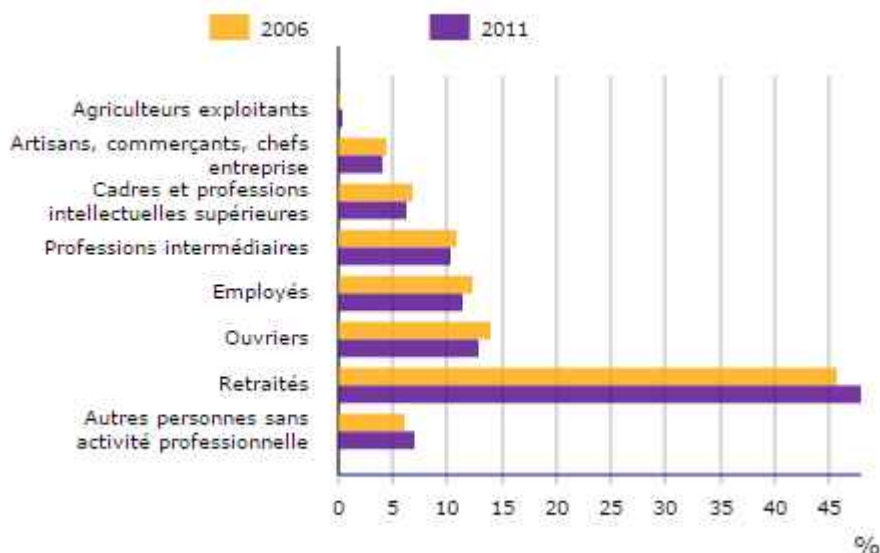


Sources : Insee, RP2006 et RP2011 exploitations principales.

Illustration 6: Graphique illustrant le vieillissement de la population granvillaise

D'ailleurs, la part des retraités atteignait 42,4 % en 2006, et plus de 45%, en 2011, preuve de l'attractivité de la commune pour les seniors. Cette tendance au vieillissement est illustrée à travers la projection de l'âge moyen dans le bassin d'emploi granvillais, le plus élevé de la région bas-normande en 2030 (source : INSEE à partir de l'outil Omphale).

FAM G5 - Ménages selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence



Sources : Insee, RP2006 et RP2011 exploitations complémentaires.

Illustration 7: Graphique relatant la part des retraités dans la population granvillaise

E) Commerce et urbanisme : une ville portuaire

Granville, ancienne chapelle édifée en 113 sur la « Roque », s'est construite à partir de 1439, sous l'impulsion des Anglais alors maîtres de la Normandie, pour faire face à la forteresse du Mont Saint-Michel. Trois ans plus tard, les chevaliers du Mont Saint-Michel prennent la ville, qui ne sera plus jamais Anglaise. Ce n'est qu'au XVI^{ème} et XVII^{ème} siècle que la vocation maritime de Granville se précise via la pêche aux huîtres et la pêche à Terre-Neuve.

Au XVIII^{ème} siècle, la grande pêche se développe (60 terres neuvières en 1744). Entre 1750 et 1778, la protection du port s'améliore grâce à la construction d'un brise lame qui a notamment servi d'appui pour réaliser la grande digue. L'apogée de la pêche vers Terre-Neuve est atteinte l'année 1786 où 110 navires soit un tiers de la flotte nationale cohabitent. Les guerres de la Révolution et de l'Empire renforcent le rôle militaire de la ville.

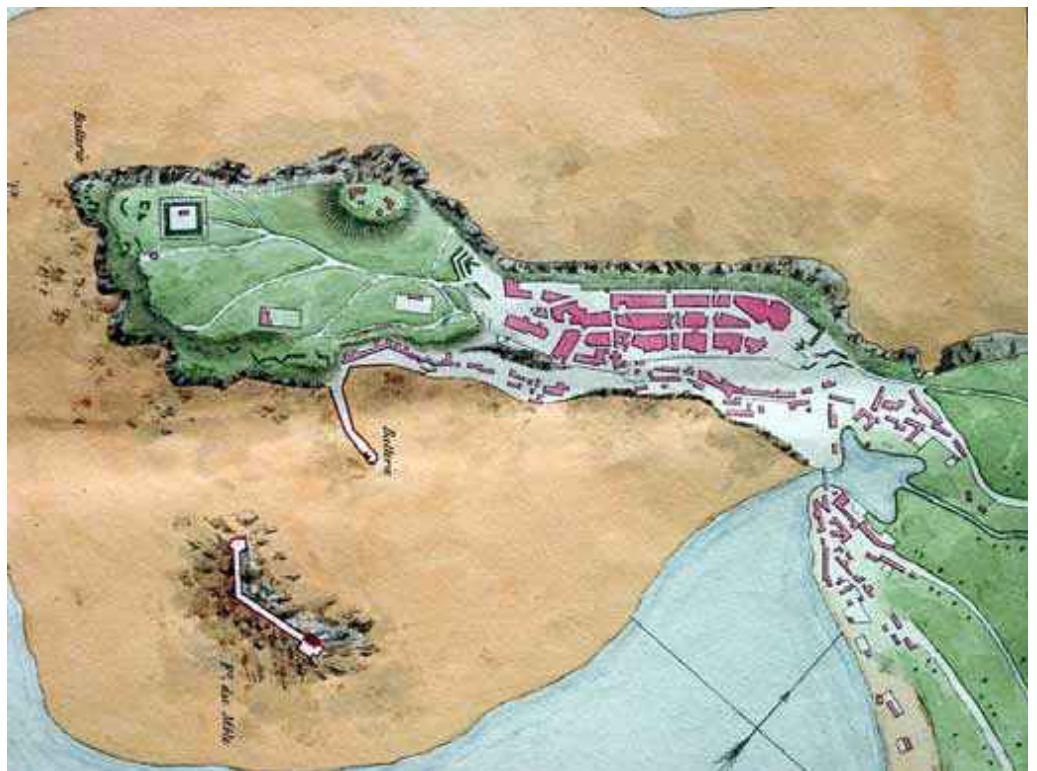


Illustration 8: Esquisse de l'organisation de Granville en 1785

Cette esquisse présente l'organisation de Granville en 1785. La ville haute correspond quasiment à la Haute-Ville actuelle, à l'exception de la pointe du Roc encore naturelle. Les faubourgs sont peu développés et s'organisent alors autour du havre formé par l'arrivée du petit fleuve côtier, le Boscq. Cet espace crée une véritable coupure qui limite le développement au sud de la cité corsaire.

Au XIX^{ème} siècle, sous l'impulsion de la Chambre de Commerce (actuel CCI), créée en 1815, se développent les infrastructures portuaires. La photo du cadastre de 1824 (ci-dessous) témoigne des grandes évolutions de la ville.



Illustration 9: Cadastre de la ville de Granville datant de 1824

Durant la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, l'activité portuaire est devenue très importante : l'armement morutier représente 72 bâtiments en 1850 (début d'un déclin marqué), une cinquantaine de bateaux pêchent du poisson frais. Le trafic maritime avec Jersey se développe, ainsi que le tourisme (création du casino en 1858). Cette période est marquée par de profonds changements dans la partie centrale de la ville, à proximité du port (cf carte ci-dessous).

Plan du centre ville en 1927

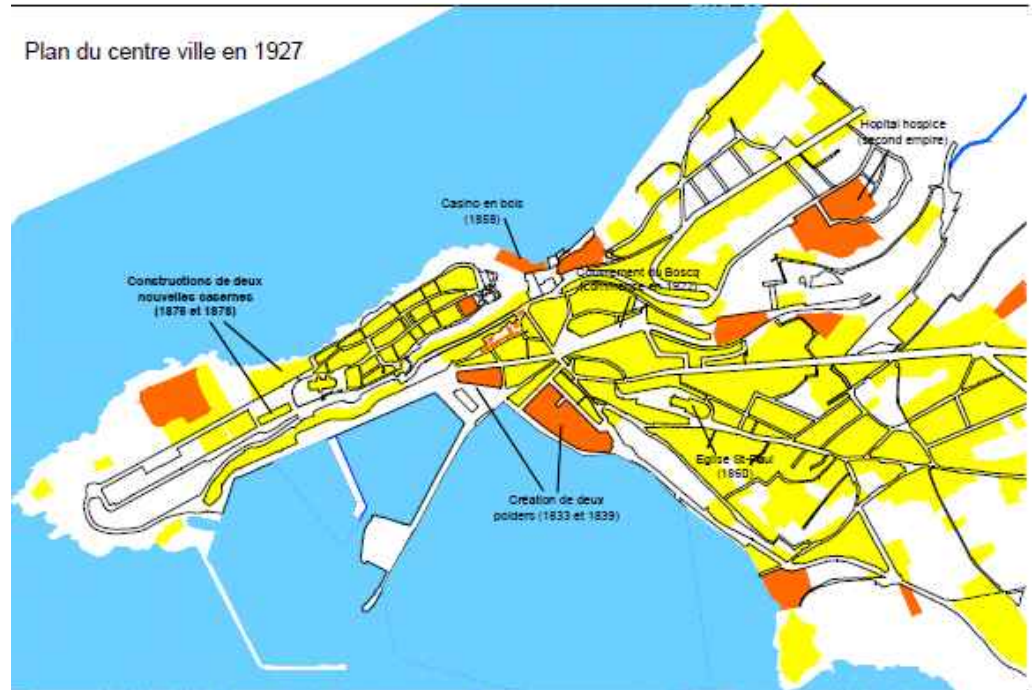


Illustration 10: Plan du centre-ville en 1927

La densification du centre-ville n'intervient seulement qu'entre la fin du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} siècle. Le milieu de XX^{ème} est essentiellement marqué par une croissance extra-urbaine de Granville. La fin du XX^{ème} est la période durant laquelle Granville a connu sa plus forte croissance spatiale, ainsi que des évolutions importantes dans le tissu ancien. Le centre ville a notamment vu son front portuaire fortement remodelé : la création du port du Hérél (1975) a augmenté la façade portuaire en lien avec la ville, s'accompagnant de l'implantation d'équipements (centre de nautisme, 1969) et d'activités (commerces liés à la plaisance).

Granville apparaît comme étant une ville relativement jeune (création au XV^{ème} siècle), ce qui explique l'homogénéité du tissu urbain. L'histoire de sa construction est très fortement liée à son caractère maritime, et aux différentes vocations qui se sont succédées dans le temps :

- rôle de place forte militaire en opposition avec le Mont Saint-Michel
- rôle de port de commerce et de pêche en direction de Terre-Neuve notamment
- rôle de station balnéaire avec des équipements spécialisés (casino, thalassothérapie)

Ces différentes vocations de la ville ont modelé son urbanisme sur un secteur relativement restreint : celui du port, de la Haute-Ville et du cœur commercial actuel. Les espaces qui ont été urbanisés dernièrement ne possèdent plus ce lien avec le littoral, c'est à dire avec la vocation balnéaire actuelle de la commune.

Granville s'est créée et développée avec un souci de gestion de l'espace et de reconstruction de la ville sur elle-même. Ces principes étaient dictés par des soucis de sécurité (ville fortifiée) ou de cadre de vie (urbanisation dans la vallée à l'abri des conditions climatiques maritimes).

Ce souci d'économie de l'espace semble ne plus être opérant au regard du développement actuel de l'est du territoire granvillais, alors qu'il s'applique toujours sur certains secteurs stratégiques, près du littoral.

F) Tourisme : une ville balnéaire

L'activité touristique est fortement liée aux conditions d'accueil et d'hébergement, mais aussi au cadre de vie, à l'histoire de la commune et sa valeur patrimoniale forte, dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme, ou des espaces naturels. Le port de Granville constitue un élément d'appel fort vis à vis des touristes. Il représente l'espace attractif par excellence de la cité balnéaire granvillaise.

Par ailleurs, le tissu économique Granvillais était, en 2008, principalement composé d'entreprises du secteur tertiaire, souvent de petites tailles (92,4% de moins de 10 salariés), avec deux pôles d'excellence : les activités liées aux ports et à la mer et l'activité touristique. Comme toute ville portuaire et balnéaire, Granville a connu un développement urbain en grande partie tournée vers la mer. Le littoral particulier de la commune, composé en grande partie de falaises (excepté le site du port) a permis de préserver une bande naturelle sur les façades maritimes de la ville. La côte granvillaise doit sa renommée pour la qualité de son rivage et de son paysage remarquable à forte valeur patrimoniale. La silhouette de la ville-haute, portée par le Roc de Granville, amplifie fortement sa situation en front de mer et offre à la vision l'intégration d'un bâti de grande valeur.

Les principaux pôles touristiques de la commune sont les musées Christian Dior, Richard Anacréon, le casino, l'aquarium du Roc. D'ailleurs, ce sont les emplois du secteur tertiaire qui sont les plus développés à Granville.

Granville doit sa qualité de cité balnéaire notamment grâce à l'attrait de ses îles insulaires, les îles Chausey (72 000 personnes ont transité par la gare maritime pour se rendre sur les îles Chausey en 2014). A moins d'une heure de bateau depuis Granville, la nature préservée de cet archipel, paradis de pêcheurs accueille chaque année toujours autant de touristes. Cet archipel normand, situé au large de la baie du Mont Saint-Michel à 17km au large de la ville de Granville est aujourd'hui devenu une zone de villégiature et un lieu d'excursion prisé. Constituées de 365 îlots à marée basse, les îles Chausey témoignent d'une formation géologique granitique soumise à l'érosion de la mer et du vent. Les marées y sont les plus fortes d'Europe. Pour toutes ces raisons, cette partie du territoire de la commune de Granville se trouve en site classé.

L'archipel de Chausey est ainsi soumis à une norme réglementaire permettant le maintien de la qualité de ces paysages. La partie sud de la Grande île appartient notamment à l'État qui l'a affectée à titre définitif au Conservatoire du littoral depuis 1998.

Sa position littorale, son image touristique de qualité (casino, musées, labels,...), son environnement de qualité (proximité de Chausey, du Mont Saint-Michel) notamment confèrent à Granville une place de choix à l'échelle du département.

Son attractivité s'étend même jusqu'à la région parisienne car Granville « c'est le week-end plaisance à l'état pur ». La ville de Granville jouit d'une notoriété et d'une image positive et ce pour de nombreuses raisons :

- ✓ Sa fonction de pôle touristique au travers de sa composante balnéaire et du port de plaisance.
- ✓ Sa perception de ville moyenne à taille humaine.
- ✓ La qualité de son cadre paysager balnéaire et de son patrimoine au regard notamment de la fonction résidentielle.
- ✓ L'apport très favorable du lien avec les îles Chausey et les îles anglo-normandes.
- ✓ La densité et la diversité de son offre commerciale et de services.
- ✓ Son ambiance urbaine générale et son animation en toute période de l'année.
- ✓ Une capacité d'accueil touristique importante

G) Cadre de vie : un environnement à part entière

Outre le fait qu'une partie de la commune soit déclarée site classé, Granville étant situé dans la Baie du Mont Saint-Michel est concernée par une multitude de réglementations qui concernent ses nombreux espaces naturels. Ces derniers s'avèrent d'une grande richesse patrimoniale sur le plan écologique et environnemental.

Granville fait non seulement partie d'une Zone d'Intérêt Communautaire pour la Conservation des Oiseaux sauvages (ZICO) mais cette commune fait également partie d'une convention relative aux zones humides d'importance internationale « RAMSAR ». Ce traité international a comme objectif la conservation des espaces naturels menacés au niveau mondial.

Granville est localisée dans une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type II. En effet, la baie du Mont Saint-Michel constitue un ensemble naturel et paysager cohérent, au patrimoine naturel globalement plus riche que les territoires environnants. La baie du Mont Saint-Michel constitue un site Natura 2000 ayant pour but de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union Européenne. La cité balnéaire est aussi localisée dans une ZNIEFF de type I. L'estran rocheux allant de Granville à Jullouville se démarque par une très forte concentration d'enjeux du patrimoine naturel. Les ZNIEFF de type I correspondent aux milieux les plus remarquables. Les ZNIEFF n'ont pas de portée juridique directe, elles représentent un outil d'information et d'alerte sur l'intérêt de ces zones. Toutefois, en tant qu'inventaire de référence, elles doivent cependant être prises en compte au même titre que d'autres inventaires ou informations sur le patrimoine naturel dans les documents d'aménagement comme le prévoient diverses réglementations.

Après avoir présenté le territoire dans lequel mon projet s'inscrit, je me suis consacré à l'établissement d'un diagnostic ciblé à l'interface entre la ville et son port.

Partie II : Le réaménagement du port de Granville, des enjeux et un diagnostic ciblés faisant consensus

A) Les enjeux de cette restructuration

Afin de territorialiser et contextualiser notre proposition de projet, il est important de comprendre les raisons poussant à concevoir un projet.

1) Une nécessité économique, touristique et sociétale

Le rayonnement de la cité balnéaire granvillaise est intimement associé à sa pêche et à son commerce depuis le 16^{ème} siècle. De l'abri d'origine, constitué par une simple digue à l'ouest, le port s'est étendu et réorganisé au fil du temps jusqu'en 1975, date de la création du port de plaisance du Hérél.



Illustration 11: Evolution de la surface portuaire entre 1955 et 1998

Le port est l'empreinte de la mémoire de la ville, de son histoire maritime. Sa particularité s'inscrit dans le regroupement, dans une baie remarquable, des ports de pêche, de commerce, de plaisance et d'un terminal pour les passagers en partance pour Chausey et les îles Anglo-Normandes.

Aujourd'hui, le décloisonnement de port devient une nécessité économique. Le port forme un corset trop étroit pour l'évolution de ces activités. Le projet de réorganisation du port de Granville doit répondre aux contraintes s'imposant actuellement à ses usagers, notamment ses acteurs économiques (pêcheurs, industriels). L'extension des activités de nos jours est contrainte par le manque d'espace actuel. Le temps d'accès au port est quant à lui freiné par les marées. Ces facteurs sont un frein pour le développement des activités économiques portuaires. Les pêcheurs attendent donc l'aménagement d'espaces dédiés, tant sur l'eau qu'à terre, aux places à flot, aux stationnements et à la halle à marée.

De plus, la configuration actuelle du port de plaisance ne permet pas l'accueil de nouveaux plaisanciers faute d'une offre suffisante d'anneaux. Une fois de plus, cette conjoncture constitue une situation de blocage préjudiciable à l'économie locale. La capacité d'accueil du bassin du Hérél est de 1 000 places, dont 150 pour les bateaux de passage. L'accueil de bateaux d'un gabarit supérieur est également compromis.

C'est pourquoi, les plaisanciers souhaitent un agrandissement du port de plaisance. Par ailleurs, les activités commerciales et artisanales en lien avec cette filière sont peu étendues. L'extension de la zone portuaire vise également à donner des réponses aux acteurs du commerce (fret et passagers) pour susciter de nouveaux trafics.

Réaménager la zone portuaire de Granville assurerait ainsi le développement de toutes les activités portuaires précédemment citées. À la fois premier port de pêche normand en tonnage et en valeur, port d'embarquement vers les îles Anglo-Normandes et l'archipel de Chausey, site de plaisance reconnu et port de commerce actif, les limites actuelles du port de Granville ne permettent plus son développement. Son aménagement est devenu nécessaire pour que Granville conserve et consolide sa position en Normandie. Le port doit être réintégré au cœur des préoccupations de la ville en favorisant une meilleure cohérence et une meilleure mixité entre les espaces urbains et portuaires. L'amélioration des flux de personnes à proximité du port permettrait un développement accru de la mixité des activités qu'elles soient tertiaires, portuaires, commerciales.

Les politiques publiques jouent alors un rôle considérable. Elles sont chargées d'expliquer aux usagers l'importance que revêt le port pour leur ville au point de vue économique. L'attractivité de leur territoire en dépend en partie. Dans un contexte difficile lié à la crise et à la baisse des dotations de l'État, les collectivités sont aujourd'hui devant un défi de taille : faire de leur ville, un territoire attractif et touristique et le plus dynamique possible aux yeux des habitants, des touristes mais également des entreprises avec moins de moyens.

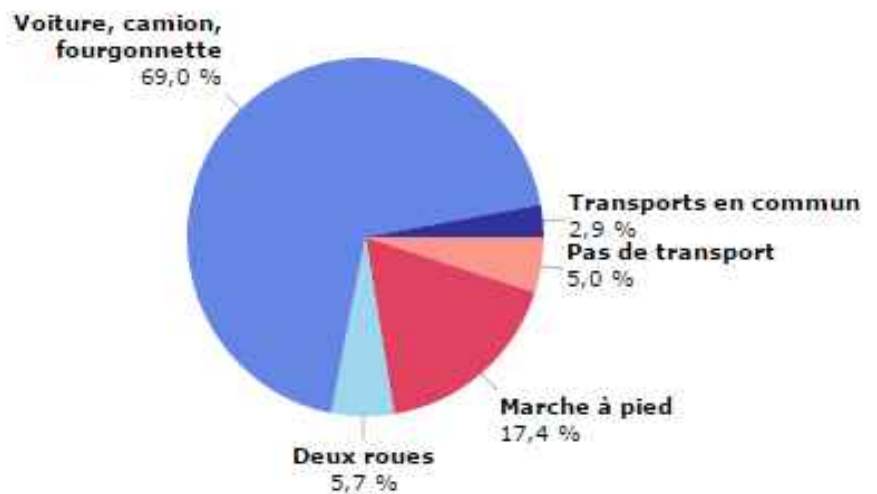
Pour affirmer l'attractivité du territoire, les projets d'aménagement mettent de plus en plus en valeur les spécificités de la ville afin de susciter l'intérêt de la population locale qui vote pour que ces derniers adhèrent au projet. La réussite d'un projet aux yeux des habitants s'appuie en partie sur la conservation de l'identité maritime du territoire et la mise en valeur de son passé et de son patrimoine. De plus, comme je l'ai dit dans la première partie, la ville de Granville avait 45% de retraités en 2011 (part des retraités en France : 20,6% au 1^{er} janvier 2015). Or, pour que ces populations restent, il faut leur proposer un cadre de vie agréable avec des activités tertiaires, des services publics de qualité, des aménagements adaptés et des commerces. Les habitants eux-mêmes aspirent à avoir une ville où il fait bon vivre. Le port fait partie intégrante de l'histoire et du patrimoine de Granville. Aménager et valoriser la zone autour du port de plaisance et du port de pêche, autour des restaurants, en faire un port aux multiples activités répondrait à une des attentes des Granvillais, très attachés aux activités nautiques. Pour ce faire, il faut générer de l'emploi pour les populations en âge de travailler.

Le PLU de 2008 proposait un projet de développement maîtrisé avec un taux de croissance annuel de la population de 1%. Ce développement menait Granville au chiffre de 14 000 habitants environ en 2015. Cette volonté de croissance s'expliquait alors par le désir des élus de renouveler la population jeune afin de redynamiser leur ville tout en répondant aux problèmes actuels de la pénurie de logements, et d'une offre souvent en décalage avec la

demande.

Il est dès lors intéressant de se pencher sur l'étude des moyens de transports utilisés par la population. On s'aperçoit que 7 granvillais sur 10 se déplacent en voiture. Le PLU et le PDU de Granville, indiquent que la ville veut renforcer l'utilisation des transports collectifs et en diversifier l'offre. Elle souhaite également offrir aux habitants la possibilité de se déplacer au sein de la ville par d'autres moyens de transport, en particulier le vélo et la marche, en assurant la création et la valorisation de ces liaisons douces. Il est également envisagé de requalifier la voirie.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2011



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2011 exploitation principale.

Illustration 12: Graphique représentant la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2011

En résumé, les enjeux liés au port touchent, à la fois

- à l'aspect économique (les acteurs de la filière pêche, plaisance, commerce, passagers)
 - à l'aspect touristique (l'attractivité du port draine de nombreux visiteurs)
 - et à l'aspect sociétal (le port est aussi un lieu de vie pour les habitants)
- Ces aspects nécessitent une volonté et des actions politiques adéquats.

2) Un consensus politique local

Afin de répondre aux besoins des utilisateurs, des visiteurs et des habitants, les investissements qui seront engagés par les pouvoirs publics dans les ouvrages portuaires devront s'amortir sur plusieurs décennies. Le programme d'extension portuaire doit pouvoir apporter les réponses nécessaires à court, moyen et long terme.

Au pied du quai de la rue du Port, la grève restera apparente et servira, comme aujourd'hui, à l'échouage de petits bateaux (cf illustration 13 ci-dessus). Digue et musoirs, quais de pierre et forme de radoub, les constructions du port, héritages des précédents aménagements, contribuent à l'ambiance du port de Granville. Elles seront mises en valeur à l'occasion de l'aménagement d'ensemble. Les digues du 18^{ème} et 19^{ème} siècle seront préservées dans leur intégralité. La forme de radoub et le quai du pan coupé, au cœur d'un espace patrimoine, seront dégagés et mis en valeur.

A l'issue d'un débat public mené en 2006 sur le projet d'aménagement du port de Granville, l'assemblée départementale a décidé de lancer un concours de maîtrise d'œuvre pour répondre aux enjeux complexes et importants du projet portuaire. Un appel d'offre à la maîtrise d'œuvre fut alors établie en 2008-2009. Cependant, suite à la décision du tribunal administratif courant octobre 2009, la commune de Granville se devait d'approfondir l'évaluation environnementale du projet portuaire, au sein du PLU. Par conséquent, aucune suite n'a été donnée au concours depuis 2009, en attendant la révision partielle du PLU.

En outre, compte tenu de la conjoncture économique, des incertitudes quant à la redéfinition des compétences et des ressources des collectivités territoriales mais également celle du mille-feuille administratif français (quid du devenir des départements et des régions) et des évolutions de l'activité commerciale, la réactualisation du projet (établis en 2000) fut nécessaire.

b) pour un nouveau plan d'aménagement urbain et paysager

Fin décembre 2011, un nouveau projet, résolument ambitieux pour le développement des activités portuaires, adapté aux enjeux urbano-portuaires et équilibré dans son financement a été proposé au comité de pilotage constitué de représentants de la ville, de la communauté de communes, du conseil départemental et de la CCI. Il assurait de meilleures conditions de travail et des espaces dédiés pour les pêcheurs, l'agrandissement de la capacité d'accueil plaisance, l'amélioration des temps d'accès et des équipements nautiques pour les liaisons maritimes vers les îles, la valorisation de l'espace urbain autour du port. Ce projet tenait également compte de la diminution des trafics de marchandises (ferrailles, graviers...) en proposant le transfert de ces activités sur des équipements portuaires adaptés comme les ports de Cherbourg et de Caen.

Projet majeur pour Granville, l'extension portuaire va modifier un espace sensible de Granville sur le plan paysager et environnemental. Cette étude conduite par le Conseil Départemental de la Manche est en cours d'élaboration, nous l'avons dit. La révision du PLU courant 2015 permettra la mise en place d'un cadre réglementaire adapté à cet aménagement.

Il prévoirait la création de « 500 anneaux supplémentaires, tout en augmentant les horaires d'accès à la mer pour les activités de pêche ». Dominique Baudry a confirmé l'élaboration future d'un plan d'aménagement urbain et paysager, rue des Isles, quai sud, à la place des terminaux frigorifiques.



Illustration 14: Coopérative maritime – quai Sud (crédit : Arnaud Larrivée)



Illustration 15: Terminaux frigorifiques – quai Sud (crédit : Arnaud Larrivée)

La rue des Isles se situe juste derrière ces bâtiments. Nous étudierons par la suite que ces équipements constituent une véritable rupture entre les ports de pêche et de plaisance.

De plus, le PADD du PLU 2008 envisageait de profiter de la réorganisation de l'activité portuaire pour mettre en scène le port et la Haute-Ville (via l'aménagement de la Rue du Port notamment), afin que la ville se réapproprie les espaces portuaires.

Les élus de Granville souhaitent également bénéficier de cette opportunité pour améliorer l'interface ville-port, avec une valorisation de la façade portuaire de la ville afin d'ouvrir le port sur la ville. Cette motivation est toujours d'actualité. Le projet d'aménagement portuaire prévoyait en 2008, le déplacement de l'activité industrielle du fond du port vers de nouveaux terre-pleins situés sur le front de mer, voire vers de nouveaux sites portuaires. Ceci libérerait ainsi un espace stratégique, à l'interface entre le port et la ville. Ces espaces proches de la ville possèdent un potentiel urbain non négligeable. Prolonger les usages de la ville sur le domaine portuaire au travers de l'aménagement de ces espaces assurera à Granville un renforcement de sa dimension maritime et permettra de créer une émulation autour du port du fait de la proximité des commerces du centre-ville.

Le principal objectif urbain des élus en 2008 vis à vis du port était d'améliorer le lien entre les espaces portuaires et le cœur de la ville. Ces liens se doivent de faciliter les liaisons entre les deux entités. Ceci passe par une continuité des aménagements urbains et par une complémentarité des activités desservies (commerces ou équipements).

L'enjeu pour le projet portuaire et pour le projet urbain qui l'accompagne est donc de travailler sur les relations visuelles et fonctionnelles des deux entités afin d'assurer un fonctionnement harmonieux du port et une insertion réussie de la ville mais aussi de rendre la ville accessible et attractive aux riverains.

L'extension portuaire sera ainsi l'occasion de favoriser les déplacements piétons à l'intérieur de cœur de la ville, au profit des commerces. Afin de pouvoir réaliser l'ensemble de ces objectifs, il devenait indispensable la création d'un nouveau terre-plein capable d'accueillir le déplacement de certaines activités.



Illustration 16: Évolution projet portuaire fin décembre 2011 (source : Conseil Général)

Le nouveau terre-plein ainsi constitué assurerait notamment le report de 120 places de stationnement (soit 2900 m², voir les photographies ci-dessous) jusque là localisées le long de la rue du Port, la mise en place d'un parking pour les voitures de plaisanciers (5000 m²)...

Le consensus s'inscrit également autour d'une « évolution de l'offre de stationnement public » et la « création et le développement de services à caractère touristique ». La rue du Port « devra faire l'objet d'une refonte complète de la voirie ». Enfin l'extension des terres-pleins du chantier naval à l'ouest de l'avant-port (cf illustration 16) devrait accueillir « les activités économiques liées au nautisme et au tourisme, tout en préservant l'espace patrimonial de la cale de radoub ». Ces orientations d'aménagements seront rediscutées par la suite.

De plus, le 29 Janvier dernier, à l'occasion du bilan concernant les ports en 2014, le président de la CCI Centre et Sud-Manche, Loic Houssard, annonçait : « En 2015, le projet portuaire va être entériné, j'en suis persuadé ». La nouvelle version du projet d'extension des ports de Granville, « nous semble excellente et satisfait globalement tous les acteurs. 2015 sera une année importante au niveau de la décision ». Le projet devrait ainsi se chiffrer autour de « 60 à 70 millions d'euros, quand l'ancien se chiffrait à 180 millions d'euros.

Par conséquent, la présentation ci-dessus du devenir des zones portuaires, telles qu'elles avaient été imaginées en 2008, lors de la rédaction du dernier PLU ne présagera pas de l'aménagement final, faute de moyens suffisants, même si toutefois elle reprendra sûrement les grands axes d'aménagement détaillés ci-dessous.

Le nouvel espace dédié à la pêche devrait permettre l'accueil de 45 navires (soit environ la totalité de la flotte actuelle ~ 52 navires). Ce dernier sera rattaché au nouveau terre-plein ouest multi-usages (stationnement, carénage pêche et plaisance, chantier naval...). L'espace technique de pêche ainsi créé (4200 m²) deviendra alors le nouveau pôle des activités de pêche. Par conséquent, la place occupée, aujourd'hui, par les filets de pêche visibles sur la photographie ci-dessous, le long de la rue du Port deviendra accessible aux piétons libérant ainsi cet espace.



Illustration 17: Présence de filets de pêche le long du quai (crédit : Arnaud Larrivée)

La rue du Port se situe derrière les tas de filets de pêche.

Ces objectifs d'aménagement du port sont bien partagés. Le 19 Janvier dernier paraissait dans le journal Ouest France un article dédié aux vœux pour l'année 2015 effectuées par le Maire, Dominique Baudry, et le Président de la communauté de communes Granville Terre et Mer, Jean-Marie Sévin.

A map of Granville, France, highlighting three specific intersections circled in black and numbered 1, 2, and 3. Intersection 1 is at Rue du Port and Rue des Juifs. Intersection 2 is at Rue d'Orléans and Rue du Pont Jacques. Intersection 3 is at Rue d'Orléans and Rue Valory. The map includes various street names like Rue Saint-Jean, Rue Notre Dame, Rue Lecarpentier, Rue des Juifs, Rue du Dr Le..., Cours Jonville, Rue du Commandant Yvon, Rue Co..., Rue Valory, Rue d'Orléans, Rue du Pont Jacques, Rue de Hérél, and Bassin à flot. Landmarks such as Musée du Vieux Granville, Courtime, Le Vieux Greement, Chocolatier Pâtissier - A La Tentation, Fresil Marée, La Médiathèque Charles Morandière, La Régate, and Le Living are also labeled. A legend indicates that the circled areas represent 'Carrefours sensibles' (Sensitive Intersections).

Carrefour n°1 :



27

Carrefour n°2 :



Illustration 21: Espace sensible n°2 (source : google maps)

Carrefours n°3 :



Illustration 22: Espace sensible n°3 (source : google maps)

Ces carrefours dits sensibles assurent le lien entre la ville et les activités portuaires. En effet, ces derniers permettent aux usagers de se rendre sur les différents ports, le port de plaisance étant accessible par la rue des Isles via la rue Clément Desmaisons (cf photographie du carrefour n°3) et le port de commerce étant quant à lui, liée à la ville par la voie du Pont Jacques. Celle-ci relie le Cours Jonville (centre-ville) à la place Godal (cf photographie de carrefour n°2). Une fois sur la place Godal, il devient possible de longer le port en suivant l'axe routier de la Rue du Port.



Illustration 23: Localisation des sites à enjeux (Crédit : Arnaud Larrivée)

1) Quai Sud - Rue des Isles

La traversée de l'espace urbain permettant de rejoindre le port de plaisance s'effectue via la rue Clément Desmaisons. Cette dernière constitue un axe privilégié pour les piétons notamment car celle-ci est aménagée en conséquence, contrairement à la voie Pont Jacques (voir plus bas). Elle permet également de relier via la rue Saint-Sauveur le parking de la Fontaine Bedeau. Son attrait ne se limite pas à sa place centrale dans la ville car la rue Clément Desmaisons dessert un pôle culturel, la médiathèque.

Dans la continuité de la rue Clément Desmaisons, la rue des Isles se distingue comme étant le seul axe routier permettant de desservir la gare maritime où de nombreux touristes souhaitent accéder afin d'embarquer pour les îles Chausey. L'attractivité de cette rue ne se restreint pas à cet agrément touristique, de nombreux restaurants avec vue sur le port de plaisance longent également cette axe. Cependant, malgré cette fréquentation aucun aménagement piétonnier n'a été mis en place. Les piétons doivent donc traverser les parkings, faute de cheminements sécurisés. Comme nous pouvons le voir sur la photo de droite, ci-dessous, les piétons utilisent la voie dédiée aux voitures au détriment de leur sécurité.



Illustration 24: Parking longeant la Rue des Isles et les restaurants (crédit : Arnaud Larrivée)



Illustration 25: Parking longeant la Rue des Isles situés juste derrière les terminaux frigorifiques (crédit : Arnaud Larrivée)

Le quai Sud est, aujourd'hui, inaccessible aux piétons. Ces photographies l'attestent.



Illustration 26: Photographies du Quai Sud et de ces activités industrielles (Crédit : Arnaud Larrivée)



Illustration 27: Photographies du Quai Sud et de ces activités industrielles (Crédit : Arnaud Larrivée)

Par conséquent, la traversée par la rue des Isles est rendue obligatoire par l'inaccessibilité des quais occupés par l'activité industrielle. Cette activité consiste en un trafic de « marchandises ». En effet, le port de commerce de Granville accueille des navires de charge (cargos) destinés à redistribuer la marchandise pour le compte de plusieurs sociétés. Ainsi, la société Lainé fait importer du vrac de graviers à destination du Royaume-Uni, tandis que la société Sita fait livrer de la ferrailles en Espagne et au Portugal. D'après le bilan effectué par la CCI du centre et sud-Manche, en 2014, 45 bateaux de vrac ont fait escale à Granville : 37 pour le trafic gravier et 8 pour la ferraille, pour un tonnage total de 75 169 T. Les chiffres du tableau ci-dessous sont exprimés en tonnes.

Evolution du trafic « vrac » de 2010 à 2014

	graviers	ferrailles	Nb. total d'escales
2010	56 656	21 863	37
2011	59 657	21 677	43
2012	51 699	8 683	35
2013	51 879	2 069	31
2014	53 757	21 412	45

Le trafic vrac « graviers » de 2010 à 2014 reste constant dans la continuité du marché passé avec le Royaume-Uni. Pourtant, l'activité d'extraction de granulats marins est en forte croissance en raison notamment de la fermeture des carrières d'extractions terrestres.

Ceci est probablement dû à l'étroitesse et la faible capacité d'accueil du quai Sud (long de 250m). Si nous nous intéressons à la valeur marchande d'une tonne de graviers, nous nous apercevons que celle-ci s'élève à 58,80€ TTC. Multiplions cette valeur par le tonnage importé en 2014 et nous obtenons un chiffre d'affaires de 3 160 911,6 millions d'euros très largement supérieur à celui d'un restaurant même si celui-ci est située en front de mer avec vue panoramique sur le port : 567 600,00 € d'où l'importance économique de conserver cette activité en la relocalisant sur les futurs terre-pleins.

2) Quai d'Orléans – Place Godal – Voie Pont-Jacques

La voie du Pont Jacques était, autrefois, destiné à relier la gare de Granville et son port (transport de marchandise) voire la gare d'embarquement en direction des îles Chausey au moyen de rails. Cette accès naturel entre la ville et le port n'incite aujourd'hui pas les piétons à s'y engager afin de rejoindre le port, faute d'aménagement adapté.

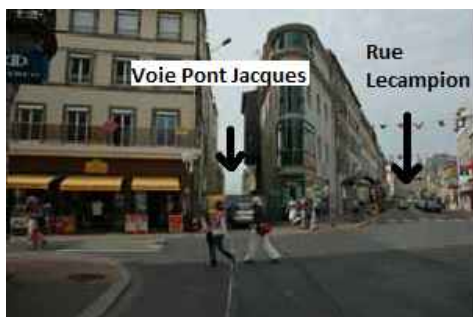


Illustration 28: Photographie de la voie Pont Jacques vue de la ville (Crédit : Arnaud Larrivée)



Illustration 29: Photographie de la voie Pont Jacques vue de la Place Godal (Crédit : Arnaud Larrivée)

Cette transition est donc à retravailler afin de valoriser la liaison entre la ville et son port. Cependant, pour aménager cet axe, il sera nécessaire de composer avec les livraisons des différents commerces (magasins de prêt à porter, chocolateries, boucheries et pâtisseries) des rues avoisinantes, notamment la rue Lecampion.



Illustration 30: Livraison des commerces sur la voie Pont Jacques (Crédit : Arnaud Larrivée)

De plus, le traitement des façades est discontinu. L'architecture peut être ainsi qualifiée d'inégale. L'étroitesse de la première portion de la rue due à la présence d'imposantes façades de chaque côté de la voie confère à cet espace une obscurité notable (vue de la ville). L'architecture terne des bâtiments, grisâtre pour la plupart concoure à cet aspect. Plus nous nous dirigeons vers le port, plus la rue s'élargit, permettant ainsi au soleil de s'immiscer.

L'absence de mise en valeur des façades, parfois laissées à l'abandon témoignent d'un laisser-aller notable. Le revêtement de pierre qualité participe également à la dévalorisation de ce site.



*Illustration 31: Architecture de la voie Pont Jacques
(Crédit : Arnaud Larrivée)*



*Illustration 32: Architecture de la voie Pont Jacques
(Crédit : Arnaud Larrivée)*

Ces façades contrastent avec le travail architectural de certains bâtiments visibles depuis cette rue.



*Illustration 33: Architecture visible depuis la voie Pont Jacques (Crédit :
Arnaud Larrivée)*

Au sortir de cette rue, nous nous retrouvons à proximité de la place Godal. La liaison entre ces deux espaces n'est pas valorisante. Les piétons devant traverser la rue d'Orléans, n'ont qu'une vue sur un vulgaire parking, d'une capacité de 35 places et sur un bâtiment préfabriqué abritant les activités industriels de pêche (lieu de stockage principalement).



Illustration 34: Vue de la Place Godal à la sortie de la Voie Pont Jacques (Crédit : Arnaud Larrivée)



Illustration 35: Vue de la Place Godal à la sortie de la Voie Pont Jacques (Crédit : Arnaud Larrivée)

Ce bâtiment obstrue dans son intégralité la vue sur le port de pêche. Seule, la Haute-Ville est visible. En effet, les dimensions de ce dernier ne permettent pas d'observer le port depuis la ville. Les photos ci-dessus illustrent parfaitement la rupture visuelle entre la ville et son port. Cet obstacle visuel crée ainsi un écran visible sur la photographie suivante (photo prise de la Haute-Ville).



Illustration 36: Vue de la place Godal et du bâtiment de stockage depuis la Haute-Ville (Crédit : Arnaud Larrivée)



Illustration 37: Vue de la place Godal et du bâtiment de stockage depuis le port (Crédit : Arnaud Larrivée)

Les photographies ci-dessus témoignent du rôle d'obstacle visuel que joue le bâtiment de stockage. En effet, il est impossible pour un piéton de voir l'architecture de la ville depuis le port.

Par ailleurs, depuis décembre 2014 et la mise en place d'un réseau de transport en commun, la place Godal est desservie, la photographie ci-dessous l'explique. Cependant, l'absence d'un arrêt de bus matérialisé contribue au sentiment d'insécurité véhiculé par la photographie ci-contre.



Illustration 38: Arrêt de bus Place Godal (Crédit : Arnaud Larrivée)

Granville ne possédant pas de place à proprement parlé, mise à part la place du Général de Gaulle, la place Godal de part, sa localisation (liaison entre la ville et le port), sa desserte (ligne de bus) et ses dimensions constituerait un espace idéal, un lieu de vie. En effet, la place visible sur cette photographie peut difficilement réunir les riverains pour des événements culturels de grande ampleur.



Illustration 39: Place Général de Gaulle, à Granville (Source: Google maps)

Le bâtiment des Télécoms (R+3), visible sur la photo ci-dessous, apparaît comme étant la structure dominante du paysage. Ce bâtiment est visible que vous soyez sur la rue du Port ou en sortie de ville. Cette infrastructure bénéficierait en cas de suppression du bâtiment de stockage, d'une vue sans équivalent à Granville sur le port de pêche et ses activités. Ce dernier appartenant au domaine privé, il m'était néanmoins impossible de disposer des plans intérieurs sachant que la mairie elle-même ne les possédait pas bien que celle-ci possède un droit de préemption sur ce bâti.



Illustration 40: Bâtiment des télécoms (Crédit : Arnaud Larrivée)

3) Quai Pléville (long de 480m) – Rue du Port

La rue du Port est accessible par la ville soit par la voie Pont Jacques/Rue d'Orléans, soit par la rue Lecampion. Cette dernière, à dominante commerciale, assure une continuité commerciale jusqu'au port. De cette rue, la Haute-Ville est visible tandis que le port est quant à lui invisible.

La réunion de ces deux voies d'accès au port (rue Lecampion et rue d'Orléans) se concrétisent par un sens giratoire (cf photographie du carrefour sensible n°1). Aucun accès piétonnier n'est aujourd'hui aménagé à proximité de ce rond-point. La photographie suivante met ainsi en exergue l'insécurité du lieu, les piétons devant évoluer le long de la balustrade sur le marquage au sol jaune.



Illustration 41: Espace public inadapté aux déplacements piétons (Crédit : Arnaud Larrivée)

La traversée de l'espace portuaire le long du quais n'est pas aisée non plus. En effet, le quai d'Orléans (long de 90m) concomitant à la rue du Port est utilisé pour deux raisons. Il constitue à la fois un lieu de stockage pour le matériel de pêche (filets, casiers...) mais également un espace de stationnement. Les flux de piétons longent, par conséquent, des quais réservés aux activités professionnelles qui peuvent s'avérer dangereuses en cas de sur-fréquentation de l'espace.



Illustration 42: Un quai occupé par les voitures et le matériel de pêche (Crédit : Arnaud Larrivée)



Illustration 43: Un quai occupé par les voitures et le matériel de pêche (Crédit : Arnaud Larrivée)



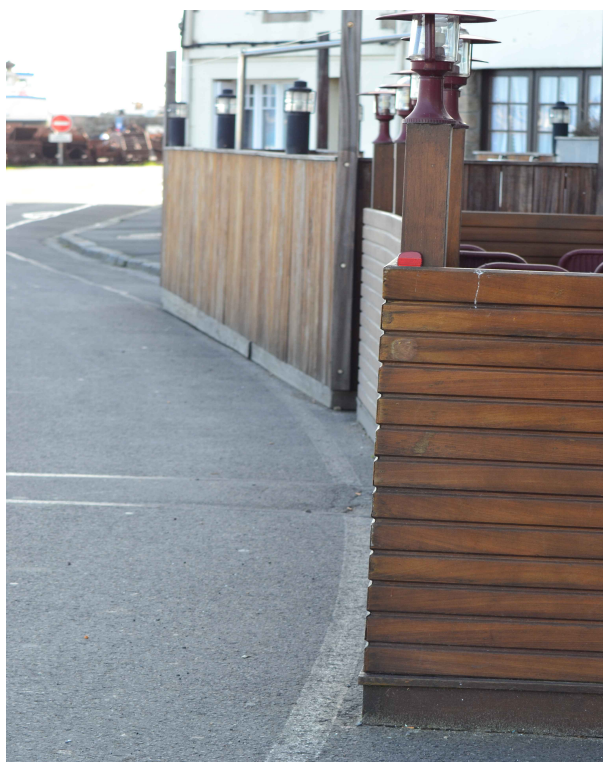
A la vue de ces photos, on s'aperçoit qu'aucun aménagement piétonnier n'a été entrepris, les piétons doivent par conséquent se frayer un passage entre les voitures et le matériel de pêche afin de profiter de l'activité portuaire.

Malgré le fait qu'il soit impossible pour les restaurateurs d'implanter leurs terrasses le long du quai, celui-ci étant soit destiné au stationnement, soit à l'activité de pêche, de nombreuses enseignes coexistent le long de la rue du Port. Souhaitant faire bénéficier à leurs clients des bienfaits du soleil normand, ces derniers n'ont cependant pas hésité pour implanter des terrasses le long de la route, celle-là même qui permet aux camions d'effectuer des allers-retours vers la Criée, celle-là même qui assure la desserte du collège André Malraux... Cette proximité engendre nécessairement une perte financière non négligeable pour les restaurateurs, les clients privilégiant sûrement davantage les restaurants avec vue sur le port de plaisance, loin de l'agitation provoquée par la fréquentation continue de la rue du Port.

Suite à de nombreux échanges avec ces derniers, les commerçants m'ont bien fait comprendre qu'il était pour eux inconcevable de disposer leurs terrasses le long du quai à moins de devoir traverser la rue et de se soumettre aux dangers que cela incomberaient sans aménagement entrepris par la mairie.



*Illustration 44: Terrasses de commerces empiétant sur la rue du Port
(Crédit : Arnaud Larrivée)*



*Illustration 45: Terrasses de commerces empiétant sur la rue du Port
(Crédit : Arnaud Larrivée)*

L'aménagement de la Rue du Port, à Granville nécessite donc l'apport de réponses à de nombreuses contraintes. En effet, aujourd'hui, cette rue se doit d'intégrer au mieux les places de stationnement mais également la circulation en double-sens, les terrasses des commerces et de restauration sans oublier le matériel de pêche des marins. La Rue du Port est également le lieu de nombreux stationnements gratuits mais aucune place n'est laissée aux piétons. L'aménagement paysager est inexistant et les parkings non matérialisés dévalorisent le cadre (vue sur le port, architecture des bâtis). En effet, certaines habitations sur la rue du Port font l'objet d'une attention toute particulière et de recommandations architecturales (numéros des habitations 7, 8, 21 et 55).

Partie III : Réhabilitation de l'interface ville-port : le projet

A) Le cadre réglementaire au projet : ABF et PLU

La commune de Granville comporte des sites et monuments protégés parmi lesquels l'Église Notre-Dame, l'ancienne porte de ville (le pont-levis de la Haute-Ville), le Casino, la Caserne du Roc, la forme de radoub ou encore l'enceinte de la Haute-Ville...

La présence de ces sites et monuments protégés par le Ministère de la Culture a une incidence pour leurs environnements directs. En effet, une zone de protection et de mise en valeur est instituée dans un périmètre de visibilité de 500 mètres. Tout immeuble nu ou bâti y est soumis d'une servitude nécessitant la sollicitation de l'autorité préfectorale préalablement à tous travaux pouvant en affecter l'aspect. En outre, quelques soient les travaux entrepris nécessitant la délivrance d'un permis de construire, ces derniers auront du être accordés par l'architecte des bâtiments de France (ABF).

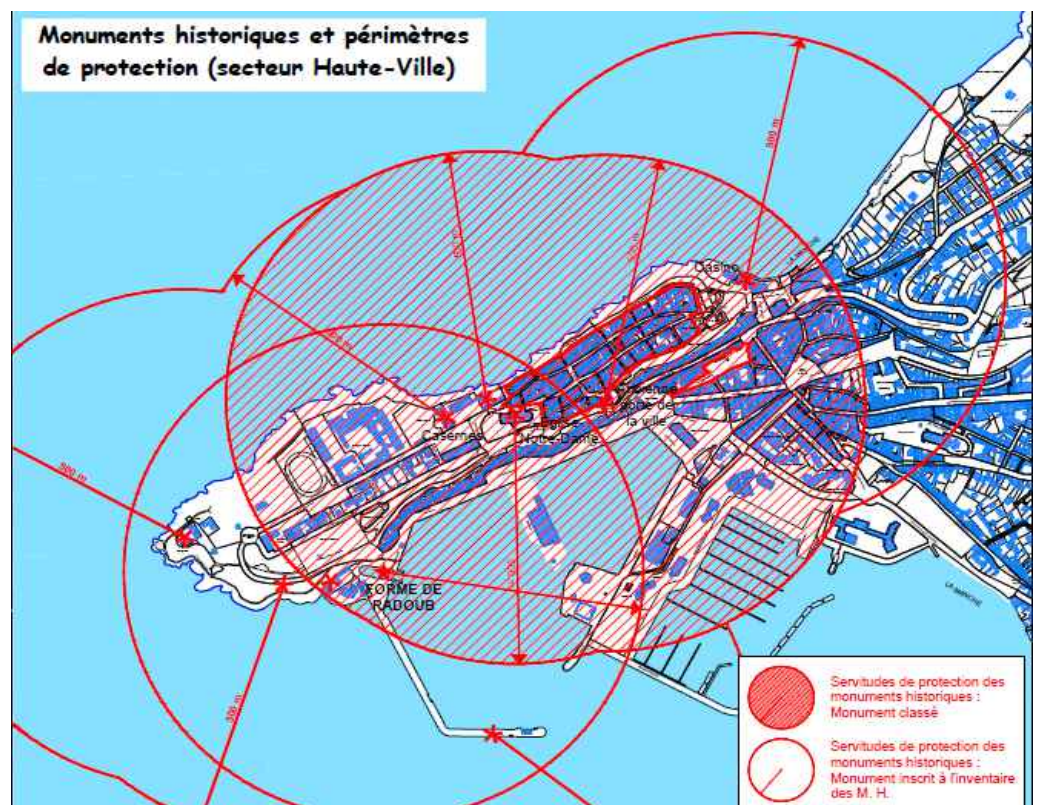


Illustration 46: Périmètre de servitude de protection des monuments historiques

Par conséquent, l'ensemble des propositions d'aménagement effectuées lors de ce rapport est soumis à la validation de l'architecte des bâtiments de France (ABF), car celles-ci sont localisées dans un périmètre de protection des monuments historiques.

La voie Pont-Jacques, liaison entre la ville et son port constitue une partie de mon terrain d'étude. Cette dernière se situe dans la zone UA correspondant au centre-ville dit « traditionnel » de Granville. Elle est caractérisée par une forte densité urbaine.

Les hauteurs des bâtiments existants sont plus importantes que partout ailleurs sur le reste du territoire communal. Cette voie a vocation à demeurer une zone urbaine de centralité et donc diversifiée. Elle peut en outre accueillir les habitations et leurs dépendances, les activités, services et équipements participant à la dynamique d'un centre-ville.

Cette zone possède un secteur inondable dans lequel ne figure pas la voie Pont-Jacques.

L'aspect extérieur des bâtis doit permettre la meilleure intégration possible du projet avec le paysage urbain. Les teintes de ces matériaux se rapprocheront le plus possible de celles des matériaux traditionnels. Les coloris des menuiseries et des façades seront choisis en harmonie avec les couleurs dominantes générales. L'emploi de la couleur blanche pure est interdite. Les matériaux non destinés à rester apparents (parpaings,...) doivent être enduits ou peints. Cette réglementation propre au traitement des façades n'est pas appliquée voie Pont-Jacques (cf – Diagnostic ciblé – Illustration 32).

Concernant le zonage associée à la rédaction du règlement du PLU de 2008, mon terrain d'étude est majoritairement soumis aux dispositions applicables dans les zones urbaines UZp. Le secteur UZp correspond aux activités portuaires, de pêche et de plaisance pratiquées sur les quais. La zone UZ est une zone d'activités regroupant les établissements artisanaux, commerciaux, les hébergements hôteliers, ainsi que toute installation privée ou publique incompatible avec l'habitat urbain, pouvant être admis immédiatement compte-tenu des capacités des équipements existants ou programmés à court terme. Les établissements industriels lourds peuvent être admis sous réserve d'un niveau d'équipement adapté et de respecter des critères d'environnement spécifiques.

Actuellement, les dépôts de véhicules, le stationnement isolé de caravanes, les parcs d'attractions ouverts au public sont strictement interdits. Les constructions à usage d'habitation n'étant pas dirigé par les établissements implantés dans la zone à savoir ici, la CCI, et n'ayant pas vocation à un usage professionnel sont prohibées.

La distance entre les façades de tous bâtiments ne devra jamais être inférieure à 5m. Le hauteur des constructions ne doit pas excéder les 11m.

Pour les constructions à usage de bureau ou service (y compris les bâtiments publics), une aire de stationnement au moins égale à 60% de surface de la construction doit être réalisé. Concernant les constructions à usage commercial, la surface affectée au stationnement doit être au moins équivalente à la surface de la construction.

Ces aires de stationnement seront aménagées à raison d'un arbre à haute tige pour quatre places de stationnement et des écrans végétaux seront créés autour de ces dites aires. Par ailleurs, ces dispositions ne sont pas appliquées aujourd'hui.

Au vu de ce règlement et des propositions de projet que je développerai par la suite, il serait nécessaire de réexaminer le PLU afin de requalifier la zone et ainsi permettre l'aménagement des quais escompté.

En effet, les quais concernés par mon projet soumis aujourd'hui à cette réglementation ne seront plus réservés aux activités portuaires professionnelles, celles-ci étant redirigées vers le nouveau terre-plein créé dans le cadre de l'extension du domaine portuaire.

B) Mes propositions pour le projet

Elles s'articulent autour de trois grandes idées :

- l'aménagement des quais participant à renforcer l'attractivité du port en mettant en valeur la présence de l'eau et des activités portuaires qui constituent le fondement et l'histoire de Granville. Cet attrait nouveau s'appuiera sur la proximité du centre-ville, de la gare ferroviaire et des principaux pôles d'activités économiques et culturelles de la ville (musée Christian Dior, Casino...). Les aménagements piétonniers effectués le long de chaque quai constitueront la trame piétonnière de nouvel espace portuaire. Celle-ci se prolongera à travers la ville à travers la voie Pont-Jacques nouvellement réhabilitée et les rues commerçantes Lecampion et Desmaisons. L'élaboration de ces liaisons douces répondront ainsi aux souhaits émis par le PDU.



Illustration 47: Série d'aménagements imaginés et entrepris

- la mise en place d'équipements de proximité générateurs de flux comme la création d'un espace senior, la relocalisation de l'espace jeune.
- un programme d'animations riche et varié, composés notamment de parcours-promenade, de visites, de projets à visée pédagogiques et culturels qu'il est possible de recréer des liens entre la ville et son port.

Ces lieux autrefois inaccessibles par les activités portuaires doivent, de par les activités exercées et proposées, devenir des lieux de vie à part entière pour les citoyens. L'interface entre la ville et son port doit nécessairement acquérir le statut central qu'elle mérite. En devenant un lieu public, cet espace doit maintenant devenir un lieu de vie autant que possible.

Concrètement, et physiquement, cela passera par :

1) Quai Sud – Rue des Isles

a) un espace aménagé pour les piétons

La promenade et les bancs aménagés permettront aux usagers de profiter d'une vue unique sur la haute-Ville surplombant le port et ses activités. La place autrefois occupée le long des bâtis par des places de stationnement (cf Illustration 25) le long de la rue des Isles fera peau neuve et incitera les piétons à s'y déplacer permettant ainsi aux touristes de se rendre à pied à l'embarcadère en direction des Îles Chausey en toute sécurité. Les pertes en stationnement concernant les places de parking seront compensées par l'aménagement d'un parking situé entre la rue d'Orléans et la rue des Isles pour que les usagers puissent emprunter l'aménagement piétonnier. Cet équipement est visible en arrière-plan sur l'illustration suivante.



Illustration 48: Aménagement piétonnier le long de la rue des Isles (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée)

b) un espace intergénérationnel multi-accueil et une antenne touristique

Au regard du chiffre d'affaires engendré, les activités industrielles établies le long du quai Sud représente une manne financière importante (cf diagnostic). Cependant, la relocalisation de ces dernières sur le nouveau terre-plein devrait préserver cette ressource économique. Le quai Sud d'une superficie de 8 680 m², dispose actuellement d'un bâtiment de stockage et de chargement d'une capacité de 1 080m². Souhaitant conserver ce bâti pour des raisons économiques (baisse des dotations de l'État), j'envisage de le rénover afin que celui-ci soit en mesure d'accueillir un espace où les jeunes et les seniors puissent cohabiter, soit un espace intergénérationnel.

Granville souffre d'un manque de dynamisme et d'attrait pour les jeunes (loyer élevé, proximité de villes plus importantes comme Rennes et Caen, peu de formations en études supérieures, manque d'emplois...), tout comme l'ensemble du pays de la baie du Mont Saint-Michel. Dans son PADD, ce dernier souhaite le rajeunissement de sa population active. Pour cela, l'un des critères de choix d'une ville pour les jeunes couples avec enfant est l'offre d'accueil et la prise en charge de ces derniers.

Aujourd'hui, Granville dispose d'un espace dédié aux jeunes de plus de 10 ans, l'espace Christian Ridet. Mais celui-ci est vieillissant et l'infrastructure n'est plus adaptée. De plus, la question de sa relocalisation se pose depuis que Dominique Baudry, maire de Granville, a annoncé, dans Ouest-France du 16 Octobre 2014, que l'espace jeune serait détruit suite à la construction d'un nouveau groupe scolaire sur le terrain près du foyer-logement les Herbiers et de l'espace Christian Ridet. Sachant que les activités proposées aux jeunes sont disséminées de Saint-Nicolas (espace Christian Ridet) à la Haute-Ville et inexistantes en centre-ville, je propose la création d'un espace jeune dans les locaux libérés par la délocalisation des activités industrielles. Proche de la médiathèque et du Centre Régional de Nautisme de Granville, cet espace en contact direct avec les activités portuaires permettrait aux jeunes de s'intéresser davantage à cet environnement patrimonial et vivant afin de développer et de maintenir leur attachement au territoire granvillais.

Les activités proposées resteraient toutefois identiques à celles pratiquées auparavant pour un public convié à partir de 10 ans :

- ✓ un accueil quotidien (babyfoot, billard, jeux vidéo, infos diverses...)
- ✓ des activités sportives à la carte (futsal, badminton, tir à l'arc, kayak de mer...)
- ✓ des activités culturelles et manuelles à la carte (cuisine, dessin, musique...)
- ✓ des sorties loisirs à la journée ou en soirée (bowling, lasergame, skatepark, accrobranches...)
- ✓ des mini-camps durant les vacances (surf, équitation, découverte d'une région...)
- ✓ des échanges européens...

Ce service assurerait également la promotion des métiers industrialo-portuaires souffrant d'une mauvaise réputation afin de susciter de nouvelles vocations chez les jeunes.

Juxtaposé à cet espace jeune, j'envisage de mettre en place un espace d'accueil aux seniors afin de leur proposer un lieu de convivialité en centre-ville accessible par tous, y compris les personnes à mobilité réduite (PMR), et ce par le tout nouveau réseau de transport en commun (arrêt place Godal).

A Granville, la population est vieillissante, 45% de la population a plus de 55 ans. Cet accueil pour seniors tentera de répondre aux attentes formulées par ces derniers autant sur des démarches administratives que pratiques. Les difficultés de déplacement pour certains couplés à un manque d'informations sur les activités proposées (culturelles, sportives, touristiques...) accentuent l'isolement des seniors.

Ainsi, les seniors en recherche d'emploi ayant de plus en plus de difficultés à retrouver un travail se verront soutenus dans leurs démarches. Les retraités, parfois confrontés à l'isolement depuis l'arrêt de leurs obligations professionnelles trouveront en cet espace un moyen pour rompre leur solitude en se renseignant afin de participer aux animations proposées par la ville : sorties culturelles, jeux de société, belote, loto...

Ce lieu d'échange viserait donc à assister les seniors dans leurs démarches administratives, de les aider à retrouver leur place dans la cité maritime et de développer des services pour faciliter et maintenir leur bien-être.

Par conséquent, ce bâtiment à vocation intergénérationnel ambitionne de maintenir une bonne qualité de vie pour tous et de développer l'attachement à Granville de chacun.

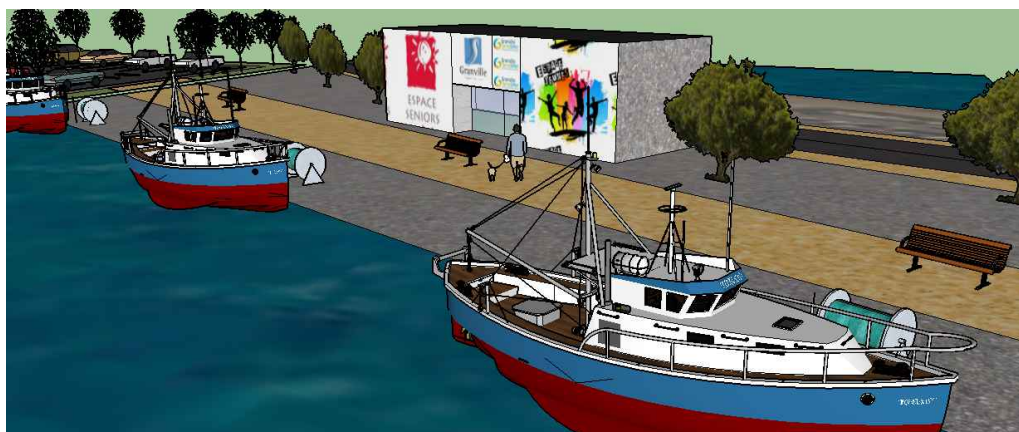


Illustration 49: Hangar de stockage du Quai Sud réhabilité (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée)

c) des animations estivales autour d'un bar amovible

Granville étant une ville balnéaire, l'offre touristique se doit d'être en adéquation avec les demandes des touristes. En exploitant ses atouts (présence des îles Chausey par exemple), la ville de Granville a pour obligation de proposer des activités novatrices et ce en se renouvelant.

L'idée d'implanter un bar amovible sous la forme d'un bateau en lieu et place du terminal frigorifique répond à cette nécessité. Ce dernier arrivant en fin de vie, la CCI avait imaginé en 2013 sa relocalisation. Un nouvel entrepôt serait ainsi créé sur le terre-plein de la Criée, quai ouest derrière le bâtiment de la chambre de commerce et d'industrie. Monsieur Houssard, le président de la CCI avait estimé le coût de l'investissement à 500 000€.

Afin de mettre en œuvre un projet à la fois d'animation mais également de valorisation du nouveau front de port, j'imagine la requalification d'un bateau prenant ainsi la forme d'un bar le temps d'un été le long du quai Sud. L'architecture de ce bar assurerait la mise en exergue de l'histoire portuaire de Granville et des liens qu'entretiennent les usages de la ville avec son port. Son implantation n'engendrerait que très peu de nuisances sonores du fait de la localisation lointaine des premières habitations. En effet, aucune résidence ne se situe à proximité immédiate du quai Sud.

Afin d'anticiper les coûts d'entretien et de fonctionnement le reste de l'année, le bar-bateau deviendrait un lieu d'exposition pour les artistes locaux.

A l'instar de ce qui peut se faire aujourd'hui en bords de Loire à Tours avec la guinguette de Tours sur Loire et ce, toutes proportions gardées (la taille du quai utilisée en bord de Loire par la « Guinguette » équivaut à 130m, la place occupée le long du quai Sud serait quasi-identique environ 110m), cet événement estival permettrait notamment à ce quai de devenir un lieu de rendez-vous convivial et incontournable que ce soit en famille ou entre amis. De plus, ce lieu bénéficierait de l'afflux de touristes revenant du quartier insulaire de Granville. En effet, cet espace serait à proximité direct de l'embarcadère pour les îles Chausey.

A l'image du projet culturel et touristique crée en 2005 par le Petit Monde et Kwamti à Tours, je souhaiterais la création à Granville d'un collectif proposant un large éventail d'activités aussi diverses que variées : bar, restaurant, concerts, pratiques artistiques et sportives, animations et jeux pour enfants, cinéma en plein air, guinguette... En étalant la manifestation le temps d'un été, la vie culturelle de Granville s'en retrouverait bonifiée. Cet événement permettrait d'impliquer davantage l'ensemble de la population, de tisser des liens et des collaborations entre les acteurs du territoire granvillais, de renforcer le sentiment identitaire des Granvillais...

2) Quai d'Orléans – Place Godal

a) une nouvelle place dessinée

La délocalisation de l'activité de commerce industriel (stockage de matériaux et de marchandises) actuellement située sur le quai d'Orléans vers des terres-pleins situés dans l'avant-port futur, est une formidable opportunité pour offrir un espace public majeur au centre-ville de Granville en lien direct avec le bassin à flot (lieu de résidence permanente de l'activité maritime). Le bâtiment ainsi déplacé en avant port permettra de libérer une place non négligeable, environ 0,6 ha d'après le logiciel Géoportail. La place ainsi formée deviendra alors non plus un lieu de passage mais un espace de vie où l'ensemble des usagers qu'ils soient Granvillais ou touristes pourront s'attarder, une nouvelle centralité serait ainsi créée.

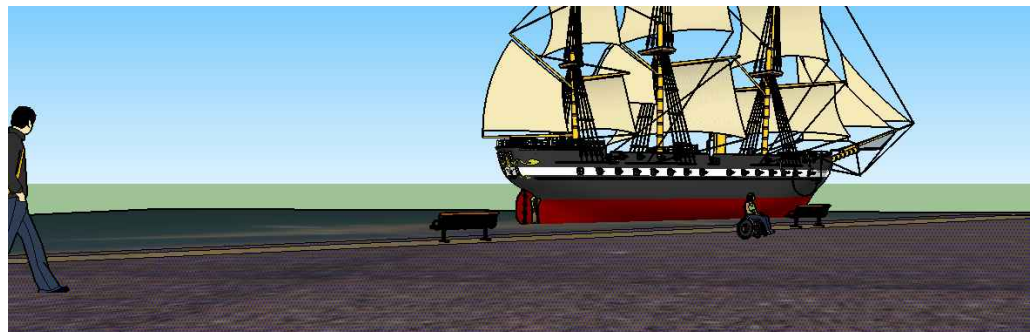


Illustration 50: Vue sur le port et le Marité depuis la place Godal (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée)

Cependant, pour devenir un espace de vie, les proportions de la place ne se suffiront pas à elles-mêmes. L'attractivité de cet espace sera dépendante des activités qui y seront exercées tout au long de l'année. Afin d'encourager l'ensemble des usagers à se rendre sur cette place, les animations devront y être diversifiées.

b) un nouveau lieu de vie incontournable (nouveau lieu d'animations de la ville)

La création d'un marché de nuit l'été, de juillet à août, comme dans toutes villes balnéaires pourrait être entreprise et prolongée en centre-ville, au Cours Jonville, théâtre aujourd'hui du seul marché ouvert en centre-ville toute l'année. Cette place nouvellement aménagée permettrait de mettre en valeur le patrimoine de la Haute-Ville.

Les dimensions et le décor qu'elles proposent assureraient un cadre idéal pour des représentations d'extérieur (concerts) comme le festival des voiles de travail, la fête du nautisme « Puces Nautiques & Granville fête la mer », le festival des arts de la rue « Les sorties de bain », le festival de sculptures « La nuit des soudeurs », le festival musical « Jazz en Baie », le village dédiée au Marité (dernier bateau de terre-Neuve en bois), l'organisation de salons en lien avec l'activité portuaire. La place Godal deviendrait également le théâtre idéal pour contempler la mise à mort du Roi du Carnaval de Granville, événement majeur de l'année à Granville effectué dans le bassin à flots. Cette place pourrait à terme de venir « mondialement » connu si la candidature du Carnaval de Granville est acceptée pour figurer au Patrimoine culturel immatériel de l'UNESCO en 2016...

Afin d'animer les bords de quai ainsi libérés, nous pourrions envisager la création d'une manifestation sportive (course à pied) au cœur de Granville passant par les quais réaménagés comme cela peut se faire en bord de Loire à Nantes à l'issue du réaménagement du port dans sa globalité. Cette manifestation permettra ainsi aux Granvillais notamment d'apprécier le changement occasionné.

c) un musée maritime

A l'image de l'Écomusée de Saint-Nazaire situé sur le port nazairiens, la mairie de Granville pourrait utiliser son droit de préempter le bâtiment des télécoms afin d'en faire un musée maritime (comme cela a pu se faire à Dunkerque, Rotterdam ou encore Liverpool) retraçant notamment les grandes étapes de l'histoire de Granville : la naissance de Granville en 1066 par la famille Viking Grant, une ville occupée par les anglais (guerre de Cent ans), les allemands (Seconde Guerre Mondiale), un grand port morutier pendant plus de quatre siècles, l'histoire des corsaires granvillais, le siège des Vendéens en 1793, le début de l'activité balnéaire en 1850, les types de pêche et de navires utilisées, les techniques de pêche employées...

En effet, aucun musée de Granville ne consacre ses expositions uniquement à la création de cette ville et son histoire portuaire. Le musée Christian Dior, autrefois maison d'enfance du célèbre couturier, est un lieu de mémoire dédié au rayonnement de la vie et de l'œuvre de Christian Dior, de son enfance à Granville jusqu'au succès mondial de sa maison de couture. Le musée d'art moderne Richard Anacréon met, quant à lui, en évidence les collections de ce libraire originaire de Granville en deux ensembles : une collection de livre et une collection d'œuvre du 20^{ème} siècle essentiellement de la peinture et quelques sculptures.

Finalement, seul le musée d'art et d'histoire installé dans la Haute-Ville et dominant majestueusement les quais et le port, tentent d'évoquer les différents aspects de l'évolution de Granville au 19^{ème} et au 20^{ème} siècle. Ce musée se consacre principalement à décrire la vie quotidienne des normands au 19^{ème} siècle. Les collections du musée dit du vieux Granville sont diverses et variées, elles touchent à la fois des objets de la vie quotidienne, des meubles, des documents, des peintures...

Ce musée maritime bénéficierait d'une vue imprenable sur le port et participerait par conséquent à forger l'identité maritime des plus jeunes notamment.

La place Albert Godal deviendrait ainsi la place privilégiée d'échange entre la ville et le port. Cet espace nouvellement aménagée demeurerait le lieu de découverte et d'accès au port dans sa globalité. Cette perméabilité nouvelle avec la ville permettrait le prolongement des amorces piétonnes émergeant du tissu urbain en direction du port et de ses différents usages. Ces liaisons reliant le cour Jonville au terre-plein central du port via les axes structurants que constituent les rues Pont-Jacques, Clément Desmaisons, Lecampion, les rues du Port et des Isles.

d) une offre de stationnement repensée

Mise à part sa localisation, la place Godal revêt un espace stratégique du fait de sa nouvelle desserte par le néo-réseau de transports en commun. De plus, cette place est facilement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).

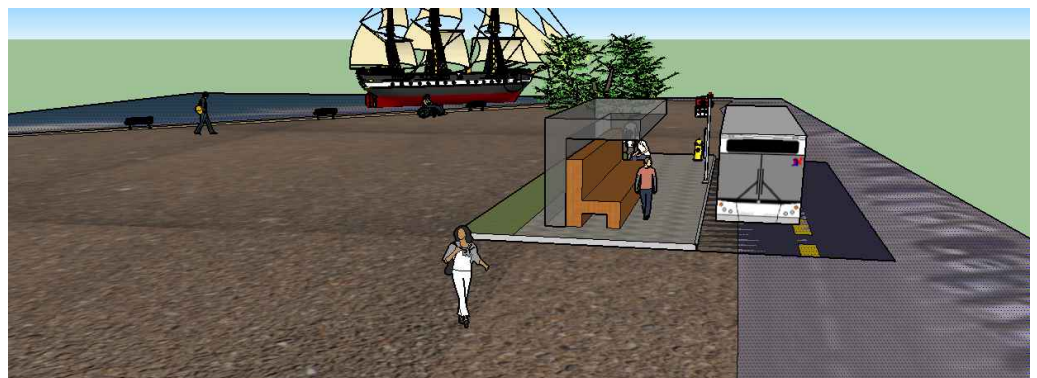


Illustration 51: Arrêt de bus situé Place Godal (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée)

Une offre de stationnement sur plusieurs sites devra accompagner le développement des activités portuaires et urbaines au plus près des usagers. Le stationnement demeurant un souci majeur à Granville, il me paraîtrait également intéressant de doubler la capacité du parking de la Fontaine Bedeau via l'aménagement d'un parking souterrain mais également de développer de nouvelles aires de stationnement près du Val ès Fleurs en entrée de ville.

Il serait alors nécessaire de créer une vaste liaison piétonne allant du Val es Fleurs, passant par le cour Jonville, la voie Pont-Jacques, jusqu'aux bassins portuaires le long de l'ancienne voie ferrée.



Illustration 52: Localisation des parkings décrits ci-dessus

Les parties coloriées en rouge indiquent les emplacements où le nombre de places de parking pourraient être accrues. Les places de stationnement supplémentaires au val ès fleurs nécessitent la destruction des lignes de chemin de fer non utilisées (celles-ci assuraient le transport de marchandises entre la gare et le port via la voie Pont-Jacques). Les poches de stationnement ne nécessitant pas d'aménagement sont représentées en bleu.

3) Quai Pléville – Rue du Port

a) des terrasses de commerces étendues

Concernant l'offre de stationnement, rue du Port, une partie de celle-ci sera conservée sous forme de petites poches de stationnement, les places supprimées, suite à la relocalisation des terrasses de commerces (restaurant, bar) le long des quais du port (comme cela peut se faire à Cassis ou Nice notamment ou dans le Sud de la France) seront compensées par un parking aménagé à l'extrémité terrestre du nouveau terre-plein créé.



Illustration 53: Serveuse dans le Sud de la France devant traverser la route pour servir ses clients

En effet, j'envisage de proposer aux restaurateurs de déménager leurs terrasses le long du quai afin que leurs clients puissent profiter de la vue sur le port. Ceci assurerait aux restaurateurs une plus-value du fait d'une hausse de la fréquentation de leurs établissements.



Illustration 54: Vue sur le bassin d'échouage et le port depuis la rue du Port où les terrasses longent le quai (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée)

b) des zones de rencontres piétons-voitures-bus

Cependant, afin que les serveurs soient en sécurité, j'opterai pour la création d'une zone de rencontre le long de cet axe lors de la période estivale à compter du 1^{er} juillet au 31 août et la mise en place de ralentisseurs à l'entrée et à la sortie de la rue du Port.



Ces zones de rencontre vise à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules, mais également à permettre le développement de la vie locale. Les piétons et les serveurs peuvent circuler sur la chaussée et détiennent la priorité sur les véhicules. Par ailleurs, tous les véhicules sont autorisés à y circuler (voiture, vélo, bus,...), mais ceux motorisés ne peuvent excéder les 20km/h.

Le risque et la gravité des accidents sont directement proportionnels à la vitesse. La zone 30 est donc un dispositif de sécurisation important pour les piétons. Pour information, lors d'une collision avec une voiture à 50 Km/h, le risque d'accident mortel est de 45%, à 30 km/h, il n'est plus que de 5% environ.

c) une trame piétonne



Illustration 55: Aménagement piétonnier le long du quai Pléville (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée)

Une trame piétonne sera également entreprise le long du quai Pléville, celle-ci est visible sur la photographie ci-dessous. Une partie des filets de pêche sera délocalisée sur le futur terre-plein, nouveau pôle des activités de pêche. Cependant, certains filets de pêche qui, aujourd'hui, se situent le long du quai participeront à donner un caractère maritime au quai à titre décoratif. Ces derniers ne devront toutefois plus longer le quai directement.

4) Voie Pont-Jacques

L'avenue Pont-Jacques constitue l'une des 3 voies assurant le lien entre la ville et son port. Néanmoins, aujourd'hui aucune d'entre elles n'est consacrée aux piétons. Les commerces en centre-ville d'une part, et les restaurants à proximité du port sont autant de raisons pour les piétons d'emprunter ces rues reliant ces deux entités. Ces enseignes constituent des pôles générateurs de circulation.

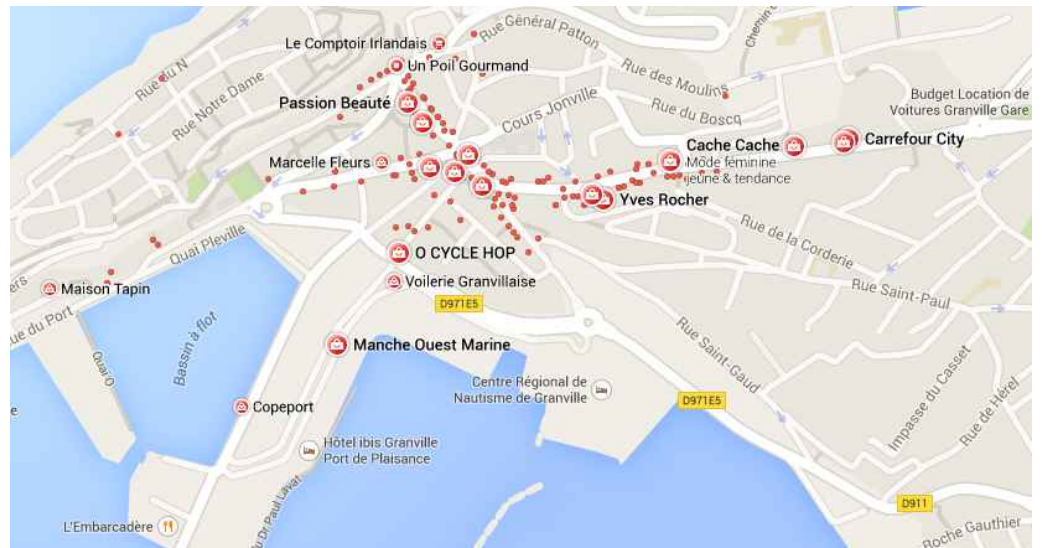


Illustration 56: Localisation des commerces à Granville

On s'aperçoit à travers cette capture d'écran que les commerces sont concentrés le long des axes structurant le centre-ville.



Illustration 57: Localisation des restaurants à Granville

Cette photographie témoigne de la concentration importante des restaurants le long des quais du port.

De plus, au vue des configurations des différentes rues, seule l'avenue Pont-Jacques, dans le cas où le préfabriqué serait délocalisé, permettrait aux riverains d'apercevoir depuis la ville le port de pêche. Cette idée renforce l'intérêt de réaménager cette rue pour en faire profiter les piétons.

Afin d'améliorer le cadre de vie des habitants, des riverains, des commerçants et des touristes, les aménagements décrits ci-dessous assureront du moins faciliteront à l'avenir la liaison entre le cœur de la ville et ses commerces et les espaces portuaires.



Illustration 58: Revêtement de la rue Saint-Sauveur

a) une voirie et un bâti à rénover

Dans un premier temps, pour rendre cette voie attrayante, le revêtement devra subir un traitement important. Celui-ci sera semblable à celui de la seule rue piétonne pavée de Granville actuellement, la rue Saint-Sauveur, afin de conserver une certaine homogénéité.

On profitera de cette opportunité pour donner une seconde jeunesse aux rails qui autrefois permettaient de relier la gare ferroviaire à son port, participant ainsi à la conservation du patrimoine historique de la ville et à sa mise en exergue.

Concernant l'architecture disparate et l'absence de mise en valeur de celle-ci, il conviendra d'harmoniser l'ensemble de ces bâtiments en y projetant du crépi de teinte jaune, un revêtement extérieur facile d'entretien. En effet, en réalisant l'inventaire des revêtements extérieurs des maisons, avenue Pont-Jacques, je me suis aperçu que cette surface était majoritairement utilisée. La seconde raison pour laquelle j'ai opté pour ce type de matériau est l'esthétisme et la luminosité associée. Vous conviendrez qu'une rue ensoleillée l'est d'autant plus avec des couleurs vives et claires qu'avec des couleurs sombres.

b) un patrimoine existant à valoriser à l'aide du street art

Une fois ces travaux de revalorisation entrepris, j'envisagerai de faire appel à des artistes adeptes du street art afin que ces derniers réalisent une fresque retraçant l'histoire de Granville au travers du développement de son port et de ses activités tout en remplissant le cahier des charges décrits ci-dessous.

En espérant que cette fresque incite les riverains de traverser cette rue et que ces derniers soient attirés par cette œuvre en suscitant chez eux des émotions positives.

A l'image du pôle des arts urbains à Tours, le pOlau, la ville de Granville deviendrait ainsi l'incubateur ou le producteur de projets artistiques liés à l'aménagement de son territoire.

Cahier des charges :

Participants	Artistes locaux
Pré-requis	Sous forme d'une frise chronologique
Dimension des œuvres	L'ensemble des façades doivent être utilisées dans la mesure du possible de part et d'autre de la chaussée (sous réserve, de l'acceptation des propriétaires).
Thèmes abordés	<ul style="list-style-type: none"> - Rôle de port de commerce et de pêche en direction de Terre-Neuve - Rôle de place forte militaire en opposition avec le Mont Saint-Michel - Rôle du port de Granville lors de la Seconde Guerre Mondiale - Rôle de station balnéaire avec des équipements spécialisés (casino, thalassothérapie) - Lien avec les îles Chausey - Spécialité de la pêche granvillaise (coquillages, huîtres, bulots) - Représentation des fonds marins - Création du port de plaisance - Représentation du Marité, dernier des terre-neuviers en bois
Techniques utilisables	Street art



Illustration 59: Exemple de street art représentant les fonds marins à Montréal



Illustration 60: Exemple de street art représentant les fonds marins à Brest

C) Conditions de concrétisation des propositions

L'ensemble des propositions effectuées ci-dessus ont pour objectif de participer à la reconquête du port par la ville tout en satisfaisant le plus grand nombre au nom de l'intérêt général : les riverains, les touristes, les commerçants, les acteurs de la filière pêche et de la filière plaisance. Ces aménagements et ces équipements tendent à valoriser l'interface entre la ville et son port afin de renforcer le poids central de l'activité portuaire dans l'économie de l'agglomération.

Néanmoins, pour que ces installations soient vaines, leurs bonnes dessertes avec une signalétique et un plan de circulation adaptés semblent incontournables. C'est pourquoi, les liaisons entre pôles, générateurs de flux, se doivent d'être avenantes (voie Pont-Jacques). La totalité de ces suggestions restent toutefois dépendantes de la réalisation du projet portuaire. En effet, ce dernier sera l'élément déclencheur, sans lui, mes propositions de projet ne pourront être programmées.

De même, un plan de financement de ces propositions en matière de coût d'investissements et de coût de fonctionnement, des équipements, de la voirie et des animations devra être réalisé pour en mesurer la faisabilité financière et en prioriser et/ou échelonner la réalisation.

De plus, les pouvoirs publics ont tout intérêt à faire des réunions publiques avec les riverains et les commerçants pour les informer et/ou échanger avec eux sur les propositions ou du moins bien communiquer sur les aménagements et le programme d'animations.



Illustration 61: Ensemble des propositions de projet participant à la reconquête du port par la ville

Conclusion

Le port de Granville fait face à un tournant économique dans son histoire. Les activités de pêche déclinent progressivement pour laisser place à une activité de plaisance florissante. La restructuration de cet espace est inéluctable pour permettre à Granville de conserver et de consolider la place qu'est la sienne en Basse-Normandie mais également en France. Celui-ci devrait être accepté par tous les acteurs concernés (Etat, Conseil Départemental de la Manche, Mairie de Granville et CCI) très prochainement et se réaliser sous une décennie. Les agencements qui seront entrepris tenteront de répondre aux enjeux économiques inhérents à la situation d'une ville portuaire.

Toutefois, les enjeux politiques et économiques ne doivent pas empêcher les élus locaux d'apporter les réponses nécessaires aux enjeux urbains et touristiques. Aujourd'hui, les activités portuaires ne permettent pas l'intégration du port à sa ville. L'interface entre la ville et son port témoigne de cette rupture entre ses deux entités. L'absence de lien structurant entre eux est notable. Les quais inaccessibles aux piétons participent à cette distance grandissante. Le projet portuaire arrive donc à point nommé pour gommer ces déficiences.

Ainsi, d'une part, des aménagements et des équipements urbains seront nécessaires. C'est l'objectif avec mes propositions de rénovation du bâti, de la voirie, des places de stationnement, de zones de rencontres piétons-voitures-bus, de véritable trame piétonnière... permettant aux usagers qu'ils soient professionnels ou non de profiter de la présence de l'eau, mais également d'évoluer d'un lieu à un autre sans difficultés. L'aménagement de la voie Pont-Jacques répondrait à ce souhait. Désormais que l'on soit en ville ou sur le port, rien ne nous empêcherait d'y accéder. Cependant, pour inciter aussi bien les touristes que les locaux à s'attarder aux alentours du port et de ses activités, l'élaboration de pôles générateurs de flux serait inéluctable.

D'autre part, des équipements et des services devront être proposés également autour des activités de loisirs, de tourisme, de mise en valeur du patrimoine culturel, identitaire, maritime et historique.

Pour cela, je propose la création de divers équipements et d'animations tout autour du port dont les finalités propres divergent mais tentent toutes de valoriser l'interface entre la ville et son port afin de renforcer le poids central de l'activité portuaire dans l'économie de l'agglomération. Ainsi, la conception d'une place, l'inauguration d'un espace intergénérationnel où jeune et seniors cohabiteraient, la constitution d'un musée maritime ou encore la création d'un espace convivial, la mise en place d'événements culturels et divertissants (concerts, marchés, expositions...) près de l'eau, tout en s'appuyant sur la proximité du centre-ville, de la gare ferroviaire et des principaux pôles d'activités économiques (casino, restaurants...) et culturelles (médiathèque, théâtre...) de la ville participeront à l'amélioration du cadre de vie de tous les usagers.

L'ensemble de ces propositions permettraient, selon moi, au port de devenir non plus un lieu de passage où les activités professionnelles prédominent mais un lieu de vie et de partage central, une interface entre la ville et son port, où chacun des usagers pourra en tirer bénéfice, autour d'un patrimoine hérité du passé, d'une histoire riche et des pratiques maritimes actuelles.

Je souhaite vivement que ce projet puisse s'intégrer parfaitement avec le projet portuaire en cours d'élaboration par le Conseil Départemental de la Manche, la Mairie de Granville, la communauté de communes Granville, Terre et Mer, la Chambre de Commerce et d'Industrie afin de redynamiser cet espace à la frontière entre la ville et son port. Cependant, il sera difficile d'évaluer la réussite et les impacts de ces opérations de « mise en ville » des espaces portuaires dans la ville de Granville. Dans tous les cas, imputer directement à des aménagements spatiaux la redynamisation et l'intégration du port dans la ville ne saurait oublier l'action complémentaire d'une véritable dynamique culturelle.

Bibliographie

Ouvrages

- Pierre Merlin. *L'aménagement du territoire en France*. La documentation Française, Avril 2007. 176 pages. (Les études de la documentation française, numéro 5251)

Ouvrages électroniques

- Claude Prelorenzo. La ville portuaire, un nouveau regard : Évolutions et mutations [en ligne]. Rives Méditerranéennes, 2011 [28.12.2014].
- Laura Verdelli et Francesca Morucci. Renouveler l'identité de la ville entre culture portuaire et loisirs : le cas de Livourne [en ligne]. L'équipe alimentation de l'Université François Rabelais de Tours

Articles de journaux

- Ouest-France

Sites web

- Conseil Départemental de la Manche
 - ✓ <http://manche.fr/transports/projet-granville.asp#.VL4ST0eG-0A>
 - ✓ <http://transports.manche.fr/port-granville-projet.asp#.VL4SU0eG-0A>
 - ✓ http://manche.fr/transports/iso_album/evolution_projet_2011_confere_nce_presse_22_12_2011_v3.pdf
- Ouest-France
 - ✓ <http://www.entreprises.ouest-france.fr/article/ports-granville-cci-propose-projet-01-10-2012-69079>
 - ✓ <http://www.ouest-france.fr/les-ports-commencent-leur-mue-avant-extension-1009236>
- Wikipédia
 - ✓ http://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_industriale-portuaire
 - ✓ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Granville>
- Granville, ma ville.
 - ✓ http://www.granville.maville.com/actu/actudet_-Inondation-erosion-et-voirie-trois-priorites-_loc-1080677_actu.Htm
- Granville – Port de Hérel
 - ✓ <http://www.guide-du-port.com/port-granville/services/services/>
- CCI centre et sud manche
 - ✓ <http://www.granville.cci.fr/ports/plaisance/les-caracteristiques-du-port-de-plaisance-de-herel.html>

- Ville de Granville
 - ✓ http://www.ville-granville.fr/iso_album/plu_rapport_presentation_paysage.pdf
 - ✓ http://www.ville-granville.fr/ports_granville.asp
- La ville portuaire, un nouveau regard (cas des ports de grande envergure)
 - ✓ <http://rives.revues.org/4036>
- Le retour de la ville portuaires (l'évolution du port, l'évolution de la ville)
 - ✓ <http://cdlm.revues.org/5239>
- SCOT Pays de la baie
 - ✓ http://www.pays-baie-mont-saint-michel.fr/html/page.php?id_rubrique=327
- Sud Ouest
 - ✓ <http://www.sudouest.fr/2014/12/11/peintre-du-quotidien-1764563-3220.php>
- AIVP
 - ✓ <http://www.aivp.org>

Index des illustrations

Illustration 1: Vue aérienne de la ville de Granville (crédit photographie : Conseil Départemental de la Manche).....	1
Illustration 2: Vue de la Haute-Ville surplombant le port de pêche de Granville (crédit photographie : Stéphane Martin).....	1
Illustration 3: Localisation et accessibilité de la ville de Granville.....	8
Illustration 4: Carte de la Communauté d'Agglomération Granville Terre & Mer.....	9
Illustration 5: Territoire soumis au SCoT du Pays de la Baie du Mont Saint-Michel.....	10
Illustration 6: Graphique illustrant le vieillissement de la population granvillaise.....	12
Illustration 7: Graphique relatant la part des retraités dans la population granvillaise.....	12
Illustration 8: Esquisse de l'organisation de Granville en 1785.....	13
Illustration 9: Cadastre de la ville de Granville datant de 1824.....	14
Illustration 10: Plan du centre-ville en 1927.....	15
Illustration 11: Evolution de la surface portuaire entre 1955 et 1998.....	18
Illustration 12: Graphique représentant la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2011.....	20
Illustration 13: Évolution projet portuaire septembre 2005 (source : Conseil Général).....	21
Illustration 14: Coopérative maritime – quai Sud (crédit : Arnaud Larrivée).....	23
Illustration 15: Terminaux frigorifiques - quai Sud (crédit : Arnaud Larrivée).....	23
Illustration 16: Évolution projet portuaire fin décembre 2011 (source : Conseil Général).....	24
Illustration 17: Présence de filets de pêche le long du quai (crédit : Arnaud Larrivée).....	25
Illustration 18: Localisation de l'interface Ville-Port (auteur : Arnaud Larrivée).....	26
Illustration 19: Localisation des espaces sensibles (auteur : Arnaud Larrivée).....	27
Illustration 20: Espace sensible n°1 (source : google maps).....	27
Illustration 21: Espace sensible n°2 (source : google maps).....	28
Illustration 22: Espace sensible n°3 (source : google maps).....	28
Illustration 23: Localisation des sites à enjeux (Crédit : Arnaud Larrivée).....	29
Illustration 24: Parking longeant la Rue des Isles et les restaurants (crédit : Arnaud Larrivée).....	30
Illustration 25: Parking longeant la Rue des Isles situés juste derrière les terminaux frigorifiques (crédit : Arnaud Larrivée).....	30
Illustration 26: Photographies du Quai Sud et de ces activités industrielles (Crédit : Arnaud Larrivée).....	30
Illustration 27: Photographies du Quai Sud et de ces activités industrielles (Crédit : Arnaud Larrivée).....	30
Illustration 28: Photographie de la voie Pont Jacques vue de la ville (Crédit : Arnaud Larrivée).....	31
Illustration 29: Photographie de la voie Pont Jacques vue de la Place Godal (Crédit : Arnaud Larrivée).....	31
Illustration 30: Livraison des commerces sur la voie Pont Jacques (Crédit : Arnaud Larrivée).....	31
Illustration 31: Architecture de la voie Pont Jacques (Crédit : Arnaud Larrivée).....	

.....	32
Illustration 32: Architecture de la voie Pont Jacques (Crédit : Arnaud Larrivée)	32
.....	32
Illustration 33: Architecture visible depuis la voie Pont Jacques (Crédit : Arnaud Larrivée).....	32
Illustration 34: Vue de la Place Godal à la sortie de la Voie Pont Jacques (Crédit : Arnaud Larrivée).....	33
Illustration 35: Vue de la Place Godal à la sortie de la Voie Pont Jacques (Crédit : Arnaud Larrivée).....	33
Illustration 36: Vue de la place Godal et du bâtiment de stockage depuis la Haute-Ville (Crédit : Arnaud Larrivée).....	33
Illustration 37: Vue de la place Godal et du bâtiment de stockage depuis le port (Crédit : Arnaud Larrivée).....	33
Illustration 38: Arrêt de bus Place Godal (Crédit : Arnaud Larrivée).....	34
Illustration 39: Place Général de Gaulle, à Granville (Source: Google maps).....	34
Illustration 40: Bâtiment des télécoms (Crédit : Arnaud Larrivée).....	35
Illustration 41: Espace public inadapté aux déplacements piétons (Crédit : Arnaud Larrivée).....	35
Illustration 42: Un quai occupé par les voitures et le matériel de pêche (Crédit : Arnaud Larrivée).....	36
Illustration 43: Un quai occupé par les voitures et le matériel de pêche (Crédit : Arnaud Larrivée).....	36
Illustration 44: Terrasses de commerces empiétant sur la rue du Port (Crédit : Arnaud Larrivée).....	37
Illustration 45: Terrasses de commerces empiétant sur la rue du Port (Crédit : Arnaud Larrivée).....	37
Illustration 46: Périmètre de servitude de protection des monuments historiques.....	38
Illustration 47: Série d'aménagements imaginés et entrepris.....	40
Illustration 48: Aménagement piétonnier le long de la rue des Isles (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée).....	41
Illustration 49: Hangar de stockage du Quai Sud réhabilité (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée).....	43
Illustration 50: Vue sur le port et le Marité depuis la place Godal (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée).....	44
Illustration 51: Arrêt de bus situé Place Godal (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée).....	46
Illustration 52: Localisation des parkings décrits ci-dessus.....	47
Illustration 53: Serveuse dans le Sud de la France devant traverser la route pour servir ses clients.....	48
Illustration 54: Vue sur le bassin d'échouage et le port depuis la rue du Port où les terrasses longent le quai (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée).....	48
Illustration 55: Aménagement piétonnier le long du quai Pléville (Réalisation sketchup : Arnaud Larrivée).....	49
Illustration 56: Localisation des commerces à Granville.....	50
Illustration 57: Localisation des restaurants à Granville.....	50
Illustration 58: Revêtement de la rue Saint-Sauveur.....	51
Illustration 59: Exemple de street art représentant les fonds marins à Montréal.....	53
Illustration 60: Exemple de street art représentant les fonds marins à Brest.....	53

Illustration 61: Ensemble des propositions de projet participant à la reconquête du port par la ville.....	54
Illustration 62: Plan de Granville.....	63

Index des sigles

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PDU : Plan de Déplacements Urbains

SCoT : Schéma de Cohérence territoriale

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

EPCI : Etablissement de Coopération Intercommunale

ZICO : Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

DOG : Document d'Orientations Générales

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

ABF : Architecte des Bâtiments de France

PMR : Personne à Mobilité Réduite

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

pOlau : Pôle des arts urbains

Annexe



Illustration 62: Plan de Granville

Plan détaillé de Granville :

http://www.ville-granville.fr/iso_album/double_plan_granville_2014.pdf

Tables des matières

Avertissements	1
Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction	4
Partie I : Granville : une ville maritime et touristique	8
A) Localisation : une commune littorale	8
B) Accessibilité : une commune relativement bien desservie	8
C) Organisation institutionnelle : une commune, ville-centre d'une communauté de communes	9
D) Démographie : une commune à la population vieillissante	11
E) Commerce et urbanisme : une ville portuaire	13
F) Tourisme : une ville balnéaire	16
G) Cadre de vie : un environnement à part entière	17
Partie II : Réaménagement du port de Granville : des enjeux et un diagnostic ciblés faisant consensus	18
A) Les enjeux de cette restructuration	18
3) Une nécessité économique, touristique et sociétale	18
4) Un consensus politique local	20
a) pour un port polyvalent respectueux des activités et du patrimoine existants	
b) pour la création d'un nouveau plan d'aménagement urbain et paysager	
B) Le terrain d'étude	26
1) Quai Sud – Rue des Isles	29
2) Quai d'Orléans – Place Godal – Voie Pont-Jacques	31
3) Quai Pléville – Rue du Port	35
Partie III : Réhabilitation de l'interface ville-port de Granville : le projet	38
A) Le cadre réglementaire au projet: ABF et PLU	38
B) Mes propositions pour ce projet	40
1) Quai Sud – Rues des Isles	41
a) un espace aménagé pour les piétons	
b) un espace intergénérationnel multi-accueil et une antenne touristique	
c) des animations estivales autour d'un bar amovible	
2) Quai d'Orléans – Place Godal	44
a) une nouvelle place dessinée	
b) un nouveau lieu de vie incontournable (nouveau lieu d'animations de la ville)	
c) un musée maritime	
d) une offre de stationnement repensée	
3) Quai Pléville – Rue du Port	47
a) des terrasses de commerces étendues	
b) des zones de rencontres piétons-voitures-bus	
c) une trame piétonne	

4) Voie Pont-Jacques	49
a) une voirie et un bâti à rénover	
b) un patrimoine à valoriser à l'aide du street art	
C) Conditions de concrétisation des propositions	54
Conclusion	55
Bibliographie	57
Index des illustrations	59
Index des sigles	62
Annexe	63
Table des matières	64

LARRIVÉE Arnaud
Stage de découverte
DAE 3 2014 – 2015

Réhabilitation de l'interface ville-port

Réaménagement des quais

GRANVILLE – Manche (50)

Au cours de ces trente dernières années, les espaces situés à la jonction entre ville et port ont été peu à peu négligés engendrant la dévalorisation de ces derniers. Cependant, de plus en plus d'acteurs locaux s'efforcent à réintégrer ces espaces à la ville en les réhabilitant. Les sites d'interface ville-port constituent des territoires riches de potentiels. Ils sont le plus souvent très convoités et doivent faire face à des pressions économiques fortes.

Pour cela, soigner l'accessibilité de ces sites tout en s'appuyant sur la trame existante semble primordiale. En effet, la qualité des liaisons entre les pôles générateurs de flux portuaires et urbains est essentielle pour la valorisation touristique de la ville.

La présence de l'eau et des bassins caractérise assurément à elle seule l'interface ville port. Sa valorisation est donc fondamentale. De multiples solutions techniques (traitements du bâti, des lumières, des outils portuaires, des revêtements, etc.) existent désormais pour réduire les nuisances et rendre possible le contact entre activités portuaires lourdes et activités urbaines. La juxtaposition d'usages urbains (services, activités touristiques, culturelles...) et portuaires peut également permettre d'assurer la création d'une nouvelle centralité. Le recours à l'événementiel et l'organisation ponctuelle, mais régulière, de manifestations sur les espaces d'interface ville-port peut aussi participer à la valorisation de ces derniers.

C'est dans cette optique que j'ai entrepris le réaménagement des quais et les liaisons entre la ville et son port après avoir identifié les atouts, les faiblesses et les opportunités qu'offraient ce territoire.

Mots clés : interface, ville, port, réhabilitation, quais
Basse-Normandie, Manche (50), Granville