
Aménagement d'une friche urbaine dans l'attente d'un port de plaisance à Saint-Nazaire



SIMONIN Mathilde

GEA3 2016-2017

Tuteur : Gaëtan PALKA

Remercîments

Je tiens à remercier tout d'abord Monsieur Christophe Noraz, directeur d'étude de l'Agence d'urbanisme de la région Nazairienne pour ses qualités humaines. Il s'est montré à la fois professionnel et pédagogue, disponible et à l'écoute. Par ailleurs, pour la qualité du projet proposé. Adapté à un Projet Individuel, il était accessible et passionnant. Tous ces éléments m'ont permis de m'investir et de travailler dans de bonnes conditions. Je lui en suis reconnaissante.

Je tiens aussi à exprimer ma reconnaissance à Gaëtan Palka, mon tuteur lors de ce projet individuel. Il s'est toujours montré disponible, à mon écoute et m'a apporté une méthode de travail rigoureuse tout au long de ce projet.

J'ai également rencontré Nathalie Brevet, maitre de conférences en aménagement de l'espace, urbanisme. Elle m'a accordé son temps et m'a éclairée sur la notion de projet temporaire, de valorisation d'un espace de manière transitoire. J'ai pris conscience d'une nouvelle forme, d'un nouvel esprit d'aménagement.

Je remercie aussi Loic Jauvin, également directeur d'étude de l'Agence d'urbanisme de la région Nazairienne qui m'a fait découvrir le milieu du nautisme de plaisance, et a su répondre à toutes mes interrogations.

Enfin, plusieurs conférences m'ont inspirée pour ce projet. Je remercie ainsi Pascal Ferren et Hugues Rochettes.

AVERTISSEMENT

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Table des matières

I.	L'opportunité d'un port de plaisance à Saint-Nazaire	7
A.	Saint-Nazaire : une Ville-Port	7
1.	Une ville reconstruite après la Seconde Guerre Mondiale	7
2.	Plusieurs projets modernes autour du port de plaisance.	8
3.	Saint-Nazaire recherche son identité.	9
B.	Un site stratégique pour un port de plaisance.....	9
1.	Un espace accessible.	10
2.	Un espace au cœur d'un quartier culturel et touristique	10
3.	Soumis à diverses réglementations.....	12
4.	Mais confronté à des enjeux politiques et des contraintes techniques	13
5.	Un terrain faisant intervenir plusieurs acteurs	15
II.	Les enjeux d'un port de plaisance	17
A.	Le projet du port de plaisance.....	17
1.	Une nouvelle image pour la ville.	17
2.	L'estuaire : une nouvelle destination nautique :	18
3.	Un marché moderne	18
B.	De nouvelles tendances pour les ports de plaisance	19
III.	Deux types de projets temporaires.....	21
A.	Proposition 1 : un projet unique : Un port à sec.	21
1.	Un port à sec nécessite plusieurs équipements :	22
2.	Un lieu attractif, annonçant le port de plaisance.....	24
B.	Proposition 2 : Plusieurs projets évoluant au cours du temps.....	25
1.	Année 2017 : Valorisation du bunker.....	25
2.	Début 2018 : Destruction de Bunker.....	28
3.	2018-2022 : Une maison du projet originale	28
4.	2022-2024 : Période de travaux	33
	Conclusion	36

Introduction

La ville de St Nazaire a toujours été « une ville à la mer », qui se traduit véritablement aujourd'hui par son côté « port industriel ». Son histoire a été très marquée : détruite par la seconde guerre mondiale, reconstruite par des mouvements modernes des années 50 à 70, elle connaît depuis en trentaine d'années un nouveau mouvement social, économique et urbain dont le leitmotiv est de « retourner la ville vers le port ».

Ainsi, depuis les années 80, le projet « Ville Port » fait ces preuves : la ville est modifiée en profondeur avec comme objectif de détruire la barrière entre la ville et le port, faire descendre le centre-ville vers le port et enfin de requalifier le front de mer. La base sous-marine est ainsi devenue un élément support de ces projets. Juste à côté, une entreprise STEF¹ Logistique, un terminal frigorifique a déménagé. Sa démolition est prévue pour la fin de l'année 2016 libérant ainsi un secteur d'environ 2ha. Face au bassin, entouré d'activités commerciales, touristiques, économiques, culturelles et aux vues de ses dimensions, ce site représente une importante opportunité pour la ville de St Nazaire

D'autre part, la nouvelle municipalité recherche des opportunités de développement de la plaisance. En effet, Saint-Nazaire a toujours été marquée par son port industriel, et sa géographie particulière, à l'estuaire de la Loire ne favorise pas la réalisation d'un port de plaisance. Or, en vue de toutes les villes voisines, le maire, David Samzun a la volonté d'offrir à ses habitants leur propre port de plaisance. D'après des études, le seul endroit où il est véritablement possible de proposer une telle offre est justement le site de STEF. Le port de plaisance participerait alors à l'animation du centre-ville et à la valorisation urbaine de la ville.

Aujourd'hui, même si la démolition de l'entreprise est prévue pour cette année, le reste des démarches vont prendre beaucoup de temps. Ainsi, après une étude, la mise en service du port de plaisance serait envisageable aux environs de 2024/2025 :

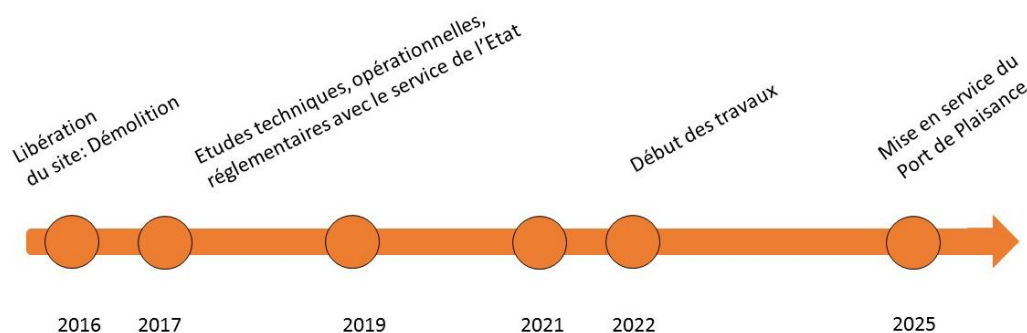


Figure 1 Phasage du projet ; Source:M.Simonin

¹ STEF : Société de Transport et Entrepôts Frigorifiques

On comprend donc qu'il va se passer encore beaucoup de temps entre la libération du terrain et la mise en service du port. Or, si nous laissons faire les choses, cet espace peut rapidement devenir une friche, ou naturellement un parking, chose qui n'est pas très valorisant ni pour le site, ni pour la ville.

Ce qui nous amène à nous poser la question:

Comment pouvons-nous aménager cet espace pendant une dizaine d'années en prévision d'un port de plaisance ?

I. L'opportunité d'un port de plaisance à Saint-Nazaire

A. Saint-Nazaire : une Ville-Port

1. Une ville reconstruite après la Seconde Guerre Mondiale

Avant les années 80, la ville de Saint-Nazaire a été divisée en deux parties distinctes : le centre-ville et le port. Cette barrière est particulièrement marquée par la base sous-marine. En effet, symbole de la violence de la seconde guerre mondiale, elle est mise à l'écart dans les années 1950-1960 pour développer un nouveau centre-ville moderne. Ainsi, une longue zone d'espaces verts nommée «coupure verte » distingue clairement la séparation entre le Port et la Ville.

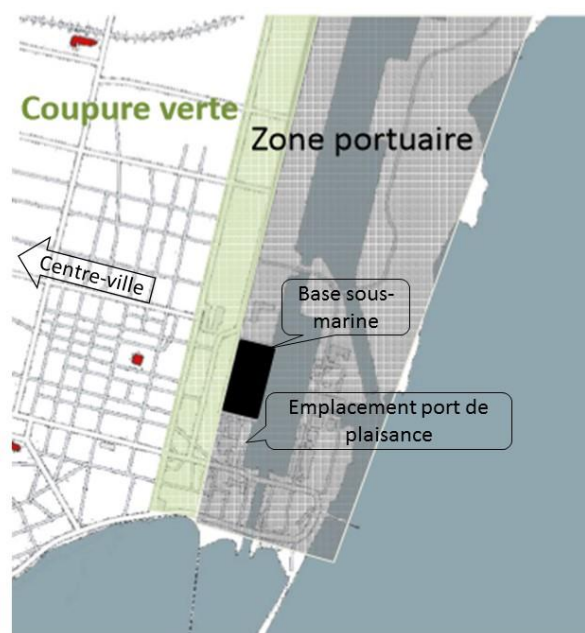


Figure 2 Schéma Coupure verte. Source: ADDRN personnalisé

Aujourd'hui, par le biais de plusieurs opérations sous la directive d'un grand projet Ville-Port, le quartier autour de la base sous-marine s'est complètement transformé !

De 1995 à 2001, l'objectif premier était de retourner la ville vers la mer et le port : ainsi, la base en elle-même a été rendue accessible : quatre alvéoles ont été ouvertes, on y trouve l'office du tourisme, un musée, la possibilité de se promener sur le toit et de profiter de la vue et l'accès à des activités culturelles avec notamment les salles de concert VIP et LIFE.

Puis, améliorer la liaison entre le centre-ville et la base sous-marine fut un grand objectif de 2001 à 2008. C'est ainsi que s'est créé le grand centre commercial le Ruban Bleu, de 20 000m² de commerces et qui permet de guider naturellement le piéton du centre-ville à la base sous-marine et inversement.

Enfin, ce quartier dispose aussi d'un cinéma, d'un théâtre refait à neuf, d'un supermarché et d'un hôtel.

Désormais l'objectif de la ville jusqu'en 2020 est d'atteindre l'estuaire et la mer. C'est-à-dire de viser à renouveler l'interface entre le port, l'estuaire et la mer, dans une nouvelle dynamique urbaine visant à consolider le centre-ville et à développer l'image maritime de la ville.

2. Plusieurs projets modernes autour du port de plaisance.

Le but étant toujours l'interface ville-mer, la ville continue d'améliorer ses accès et la qualité de ses fronts de mer.

Ainsi le projet qui concerne le plus notre cas d'étude est la troisième phase de la requalification du front de mer au niveau de l'avenue Léon Blum et surtout de la place Commando. Le projet propose une grande esplanade piétonne sans coupure avec la plage. Des bars, restaurants, aires de jeux, mobilier de plein air rendront cette place attractive et développeront les mobilités douces. Des travaux sont déjà en cours et prévoient d'être finit en septembre 2017, et 2018 pour l'arrivée des restaurants. Cette initiative va permettre de dynamiser et d'attirer plus de personnes et de mieux profiter du front de mer.

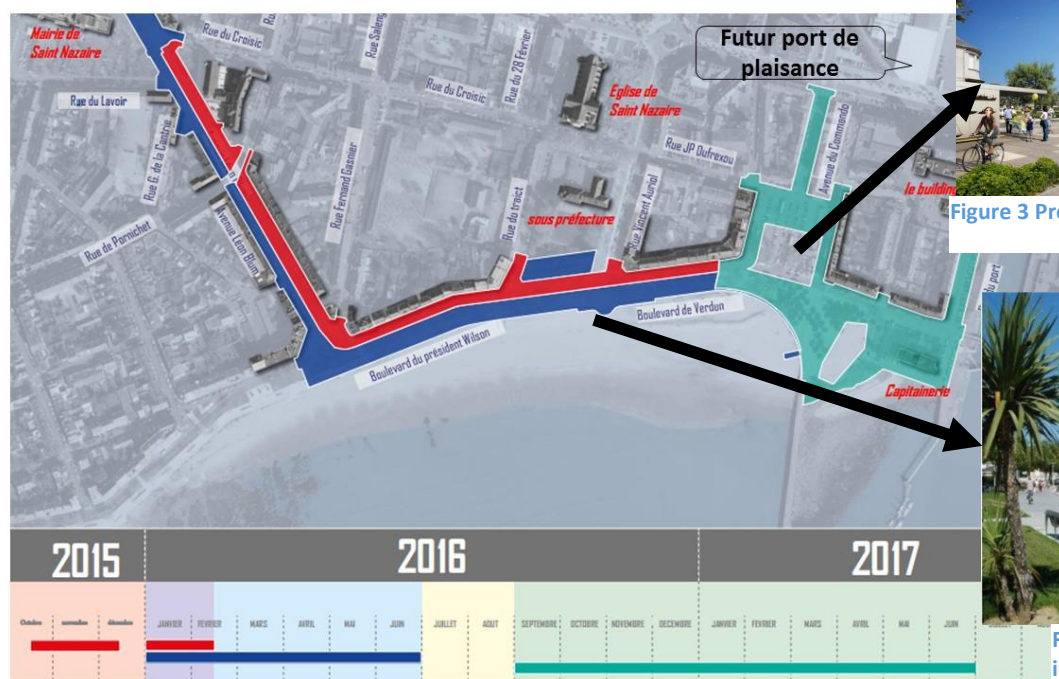


Figure 5 Evolution projet requalification du front de mer. Source : Mairie SN



Figure 3 Projet place de Commando Source Maire SN



Figure 4 Front de mer Source : Saintnazaire-info.fr

Concernant l'objectif de valoriser l'estuaire, un « Centre d'interprétation et de valorisation de l'Estuaire et de la Loire » dans l'Usine élévatoire, au niveau de petit Maroc, en face de notre terrain va être créé d'ici 2018-2019. Cet équipement attirera un large public qui pourra s'approprier et s'interroger sur l'identité de ce lieu et découvrir son évolution.

Enfin, la base sous-marine ne cesse d'évoluer. En 2017, une salle multi-événements verra le jour dans l'alvéole 12. Il s'agit de remplacer la salle Jacques Brel, devenue obsolète. Elle sera avant tout plus fonctionnelle, très pratique et agréable. Cet espace sera adapté pour les 700 associations nazairiennes et prendra aussi en compte les besoins complémentaires du LIFE et du VIP.

Toute cette dynamique autour de notre terrain nous montre bien qu'il n'est pas question de le laisser se transformer en friche après la démolition de l'entreprise et qu'il est nécessaire de l'intégrer dans ces différents enjeux.

3. Saint-Nazaire recherche son identité.

Aujourd'hui, la ville de Saint-Nazaire cherche vraiment à changer son image et souhaite passer d'un modèle industriel à un modèle maritime. L'accès à la mer est un réel atout pour une ville et Saint-Nazaire se doit de le mettre en avant pour enlever cette image brutale de l'industrie portuaire et de valoriser le côté plaisance et loisir. On comprend bien qu'un port de plaisance s'inscrit alors tout à fait dans ces directives, et apporterait une nouvelle vision de la ville.

De plus, l'histoire de Saint-Nazaire est en lien avec l'évolution de la ville de Nantes. En effet, à l'époque de Napoléon III, « La petite Californie bretonne » se réduisait principalement au quartier du petit Maroc (face à notre terrain d'étude). En vue de sa position stratégique, ce dernier décida alors d'y construire un port avancé de Nantes à l'entrée de l'estuaire qui permit à Saint-Nazaire de connaître un essor démographique, urbain économique et portuaire.

Cependant, Nantes est aujourd'hui une ville principale de presque 300 000 habitants contrairement à Saint-Nazaire qui approche les 70 000 habitants.

C'est pourquoi, la ville voudrait désormais avoir un centre-ville beaucoup plus fort, acquérir une vraie identité et ainsi attirer plus de monde. D'où ces nombreuses opérations qui transforment petit à petit la ville.

B. Un site stratégique pour un port de plaisance

Toutes ces directives ne se font pas par le biais d'une seule opération. Nous avons déjà vu quelques-unes et le projet d'un port de plaisance représente un important symbole pour la ville.

Comme introduit au départ, le site est actuellement occupé par une entreprise « STEF Logistique », un terminal frigorifique comme nous pouvons le voir ci-dessous. Le droit de démolition a été accepté par la commune, libérant ainsi dans quelques mois une friche d'environ 2 ha.



Figure 6 Photo du site - Source: M.SIMONIN

Ce site représente une opportunité unique pour la ville car il regroupe de nombreux atouts :

1. Un espace accessible.

Il est au cœur d'un quartier dynamique, qui s'est beaucoup transformé et qui aujourd'hui reflète l'image de Ville Port que souhaite St Nazaire. Ce qui d'autant plus important car ce site sera l'entrée des plaisanciers, ils verront en premier cette façade de la ville.

De plus, ce site est accessible que ce soit par la route, par les transports en commun...

Cette carte ci-dessous résume les temps de parcours avec différents moyen de transport



Figure 7 Accessibilité Centre-Ville-Port Source: M.Simonin, fond de carte Umap

Finalement, notre terrain est très accessible depuis le centre-ville et inversement. De plus, nous remarquons que, utiliser les transports motorisés que ce soit la voiture (10 min aussi du centre-ville) ou les transports en commun, n'est pas le plus avantageux. Il est préférable d'utiliser le vélo ou tout simplement de se déplacer à pied tant pour des raisons économique que écologique.

Un port de plaisance attirera beaucoup de nouvelles personnes qui seront susceptibles de vouloir découvrir la ville ou même la région. Cette carte nous prouve alors qu'il faudra développer le cyclisme et des parcours pédestre, accessible depuis le port de plaisance pour que les visiteurs puissent se déplacer facilement. Cet élément est à prendre en compte pendant l'élaboration d'un projet car il peut être développé dès à présent.

2. Un espace au cœur d'un quartier culturel et touristique

Notre terrain est au cœur d'un quartier dynamique, vivant, et comme nous pouvons le voir sur cette carte ci-dessous, déjà muni de nombreux équipements.

Equipements autour du futur port de plaisance



Figure 9 Passerelle et base sous-marine
Source : saintnazaire.fr

Figure 10 Vue de la base sous-marine du
centre commercial: le Ruban Bleu Source :
saintnazaire.fr

La réhabilitation de la base sous-marine fait venir de nombreux touristes. Elle offre un cadre agréable et culturel avec un musée, l'office du tourisme, un accès sur son toit qui permet d'avoir une vue panoramique sur la ville de St Nazaire. Elle accueille aussi une vie d'artiste avec une salle de concert : le VIP et une salle de création : le LIFE. Ces deux espaces interagissent directement avec notre terrain car leur entrée et sortie se font en partie par le côté Sud de la Base sous-marine. Ces échanges ne peuvent être que bénéfique au dynamisme du lieu et répondent aux enjeux des nouveaux ports de plaisance que nous verrons plus bas. Elle laisse aussi entrer la piste cyclable « Loire à vélo » qui longe la Loire depuis Nevers, attirant chaque été de nombreux voyageurs. En effet, la « Loire à vélo » est un réseau de pistes cyclables de 800 kilomètres, reliant donc Nevers à Saint-Brevin-les-Pins, en face de Saint-Nazaire. Notre ville peut donc être associée au départ ou à l'arrivée de ce parcours. Elle attire plusieurs catégories de cyclistes que ce soit des familles, des couples, des amis... Ainsi, les voyageurs, tout comme les futurs plaisanciers ont l'occasion de s'arrêter quelques temps à Saint-Nazaire pour visiter, se détendre et apprécier les événements de la ville. C'est pourquoi, la ville doit se concentrer sur ce tourisme de courte durée : en peu de temps, les touristes doivent retenir une belle image de Saint-Nazaire. Ce lieu devient alors un pôle d'échange entre habitants, touristes, visiteurs, plaisanciers, amateur d'art et de musique...

De plus, devant cette base, une grande place piétonne a été dégagée, guidant les piétons de manière agréable au centre commercial, le Ruban bleu. Ce centre est entouré d'un cinéma, un théâtre refait à neuf, d'un hôtel et d'un supermarché. Tous ces équipements avec ceux de la base sous-marine dévoilent un quartier multifonctionnel tout au long de l'année. En effet, ces loisirs sont autant pour les nazairiens que pour les vacanciers et assurent une vie en été comme en hiver.

Ce centre offre aussi un accès direct au centre-ville. Son axe principal guide les habitants facilement jusqu'au paquebot, et ainsi jusqu'au centre-ville.

Il s'agit donc d'un quartier déjà vivant économiquement et qui, comme nous l'avons vu précédemment ne va cesser de s'améliorer.

3. Soumis à diverses réglementations

A l'heure actuelle, le site est classé ICPE² en particulier dans un régime d'installation classée D. (Il existe d'autres statuts présentés en annexe).

Tout d'abord, on parle d'installation car il s'agit d'une « exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains »³. Enfin, un régime d'installation D signifie que « le site est soumis à une déclaration, mais que les installations qui ne présentent pas de graves dangers ou inconvénients mais qui doivent néanmoins respecter des prescriptions générales édictées par le ministre chargé des installations classées »⁴

Or, l'entreprise est amenée à disparaître. Pour cela, STEF a déposé un permis de démolition. La Mairie est chargée d'accepter ou non, et l'Etat, précisément la DREAL⁵, donne son avis grâce à l'étude du site via son titre d'ICPE, via un dossier de cessation d'activité. Ainsi, après démolition, ce classement d'ICPE n'aura plus lieu d'être.

Le terrain appartient à une zone UA1 d'après le PLU⁶, c'est-à-dire « zone urbaine de projet ». Elle regroupe entre autres les zones urbaines en mutation liées aux projets ou futurs projets « Ville-Port ». Pas de contrainte particulière n'est donc appliquée, au contraire, les projets d'avenir sont mis en avant.

De plus, en vue de la situation géographique de notre terrain, il faut prendre en compte le PPRL⁷. Il est actuellement en cours d'élaboration mais nous savons que la réglementation est basée sur les valeurs de références de la tempête Xynthia et d'après des valeurs de 2011, notre terrain se situe en partie en zone aléa modéré.

² ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

³ <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/>

⁴ <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/>

⁵ DREAL : Directive Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

⁶ PLU : Plan Local d'Urbanisme

⁷ PPRL : Plan de Prévention des Risques Littoraux

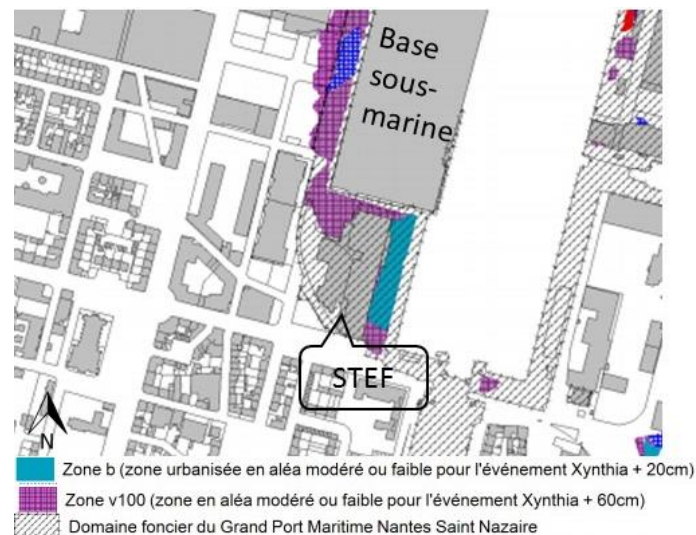


Figure 11 Carte aléa Source : PPRL Loire Atlantique personnalisé.

Enfin, le site est sous la directive de son propriétaire. Ici, la plus grosse partie du site appartient au domaine foncier du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire. Il s'agit d'un établissement public de l'Etat, chargé de gérer les activités maritime et portuaire de l'estuaire de la Loire et de mettre en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durable.

Actuellement il possède donc le terrain et le loue à l'entreprise STEF jusqu'en décembre 2016. C'est avec cet acteur qu'il faudra travailler pour les questions de financement.

4. Mais confronté à des enjeux politiques et des contraintes techniques

Tout d'abord, le site est soumis aux intentions politiques de Saint-Nazaire. Il doit à tout prix éviter de devenir une friche pendant une dizaine d'année, il doit permettre de développer un projet attractif pour la directive Ville-Port et enfin, ce site doit être utilisé pour mettre en avant l'image maritime de Saint-Nazaire

Il doit aussi faire face à des contraintes techniques. En effet, la création d'un bassin de plaisance entraîne la réalisation d'un ouvrage de génie maritime. C'est-à-dire que plusieurs étapes se succèdent. Il faut dans un premier temps réaliser des sondages (pollution éventuelle, composition du sol) un programme (étude nautique) et enfin le concevoir.

La réponse à cela engendre deux grands types de contraintes :

- Des contraintes liées au site :

Tout d'abord, le site est composé de plusieurs bâtiments.

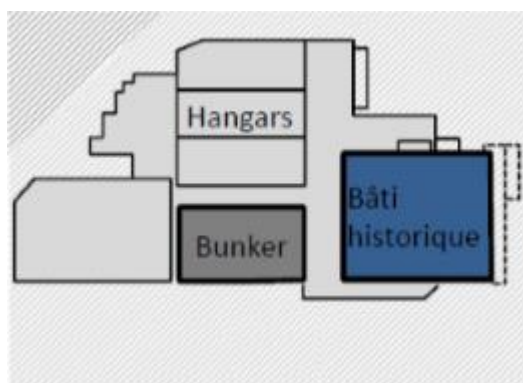


Figure 12 Composition du bâtiment Source: ADDRIN

Le bâti en bleu sur la carte ci-dessus est un bâti dit « historique ». Il ne semble pas être soumis à une réglementation particulière, à un classement précis puisqu'il va être détruit en même temps que les autres sans contraintes. Il s'agit d'un entrepôt moderne construit en 1918-1920, témoin de la coopération américaine. Le site est aussi constitué de Hangars et d'un Bunker. Ainsi, après la destruction des bâtiments, quelques bonnes surprises peuvent surgir et peuvent amener à une dépollution du sol. En soit il ne s'agit pas d'un gros problème, mais la vraie question sera de savoir qui fait ces travaux et surtout qui finance ! De plus, STEF est chargée de démolir ses bâtiments mais en aucun cas le Bunker car il appartient au Grand Port Maritime. Ainsi, en 2017, le terrain sera entièrement dégagé à l'exception du Bunker qui apparaîtra au centre du site. Ce dernier peut être un atout, une base pour la suite des propositions d'aménagement. En effet, il entre dans la dimension temporaire car le Maire a la volonté de le détruire aussi.

Concernant la composition du sol, les études n'ont pas encore été faites. Il s'agirait d'engager des plongeurs pour étudier précisément ce qu'il se trouve sous le site. Cependant, nous savons que le projet du bassin vise à accueillir environ 120 bateaux de 10 à 12m. D'après des estimations il sera nécessaire de creuser sur seulement 3m à 5m maximum. Cependant, vu qu'il s'agit de bâtiments anciens et en vue du poids important de la base sous-marine juste à côté, casser cette partie peut déséquilibrer la structure de la base et engendrer de gros problèmes. C'est pourquoi il faut obligatoirement réaliser une étude poussée concernant ce volet technique.

- Des contraintes d'usage :

Dans le projet d'un port, il faut forcément une zone dédiée à toute la partie maintenance et technique des bateaux. Le petit Maroc, de l'autre côté du bassin, semble être l'endroit idéal. En effet, il est proche des bateaux sans empiéter sur l'accès ville et à une superficie assez grande pour accueillir de nombreux équipements.

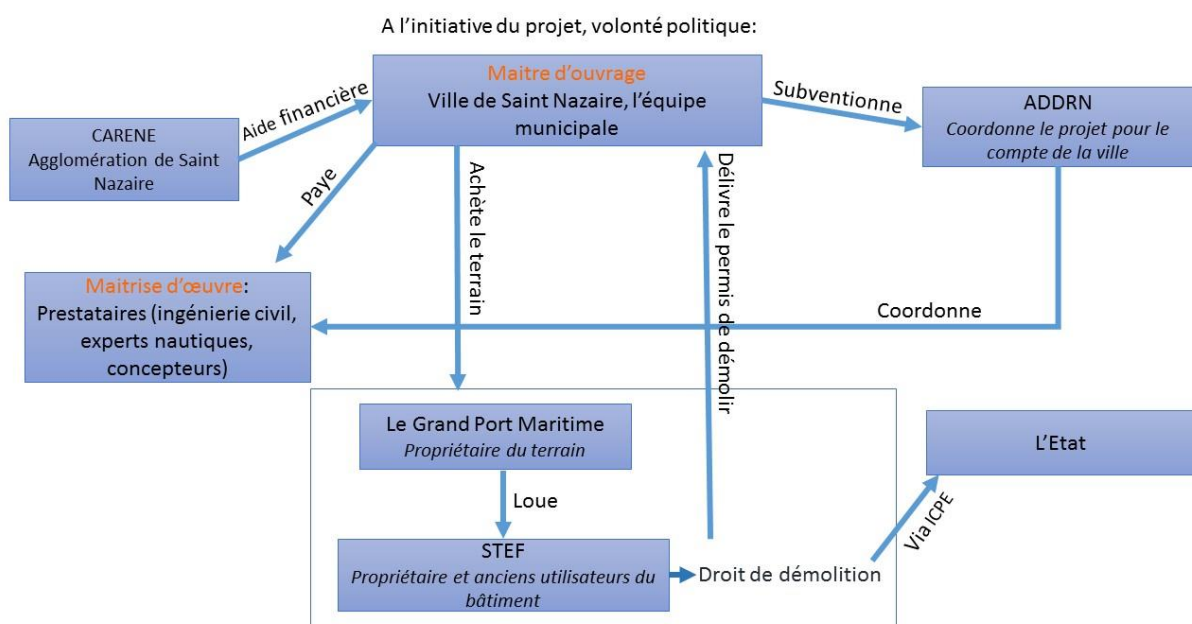


Figure 13 Panorama du Petit Maroc à notre site Source : M.SIMONIN

La limite que l'on peut relever ici, est qu'une fois par ans se tient le festival des « Escales » et qui attirent plus de 20 000 spectateurs en une soirée lors des plus grosses influences. Ce festival est donc incontournable pour la ville de St Nazaire. Cependant, pour seulement 3 jours sur une année il serait intéressant de ne pas s'arrêter sur cette limite et de voir pour déplacer le festival. Et qui sait, peut-être redynamiser un nouveau lieu !

5. Un terrain faisant intervenir plusieurs acteurs

Finalement, tous ces enjeux font mettre en place plusieurs acteurs que l'on peut résumer sous ce schéma.

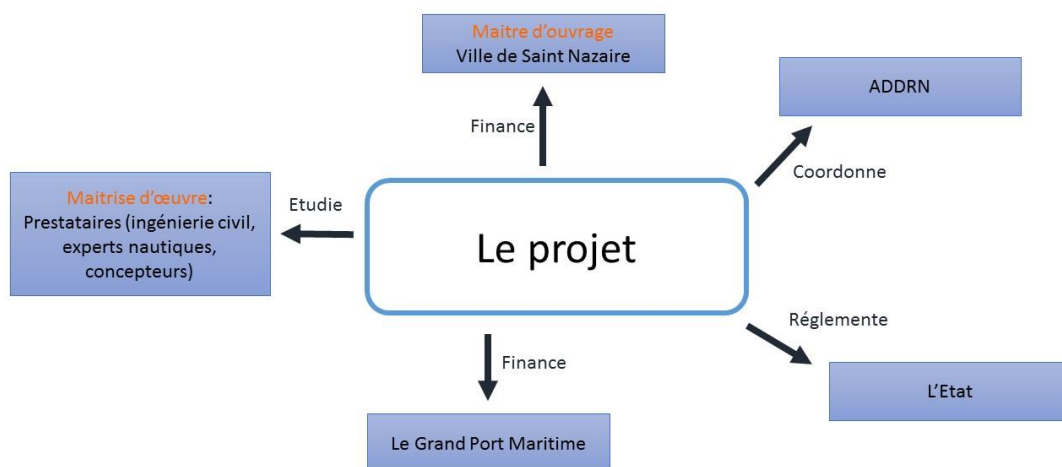


Le projet du port de plaisance est aujourd'hui une volonté politique de la part de la Mairie de Saint-Nazaire. Cependant le terrain concerné appartient au Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire qui, lui-même, le loue à l'entreprise STEF jusqu'en 2016. Ayant déménagé, l'entreprise a déposé un droit de démolition de ces locaux. Ce dernier doit être accepté par le maire et l'Etat est chargé de donner son accord via son titre d'ICPE expliqué précédemment.

Puis, concernant le projet en lui-même, plusieurs acteurs sont mobilisés et l'Agence d'urbanisme de Saint-Nazaire (ADDRN) est chargée de les coordonner. C'est-à-dire que, pour étudier la faisabilité du bassin, il faut faire appel à des prestataires, tant au niveau techniques, qu'au niveau nautique, que pour la conception. Il s'agit alors de la maîtrise d'œuvre.

La ville finance alors ces prestataires ainsi que l'ADDRN et se fait aider par l'Agglomération.

Ainsi, chacun a un rôle bien particulier au sein du projet que l'on peut résumer ainsi :



En définitive, ce site regroupe de nombreux avantages : il est au cœur d'un quartier dynamique qui ne cesse d'évoluer. Il est une réelle façade de la nouvelle image de la ville. Les contraintes réglementaires ne sont pas trop fortes et permettent de ne pas freiner ce projet. Il ne faut tout de même pas oublier les études techniques à réaliser sur ce terrain afin de finaliser la faisabilité de l'opération qui risquent d'être assez longues.

Maintenant que nous avons examiné le terrain d'étude, nous pouvons nous demander ce qu'un port de plaisance peut vraiment apporter ici.

II. Les enjeux d'un port de plaisance

A. Le projet du port de plaisance

Le projet de création d'un bassin de plaisance est un réel enjeu pour la ville. Il est dans les esprits des nazairiens, mais aucunes études conséquentes n'a aboutie pour l'instant. Aujourd'hui, seule une vue d'artiste, ci-dessous, a été publiée et montrée aux habitants.



Figure 14 Vue d'artiste du futur port de plaisance Source : Ouest-France.fr

On reconnaît sur la gauche, la base sous-marine. Le bassin est bien creusé sur l'emplacement de l'ancienne entreprise STEF. Nous pouvons même apercevoir l'accès au front de mer sur la droite.

1. Une nouvelle image pour la ville.

Actuellement, la municipalité a exprimé des attentes concernant ce projet. Elle souhaite que le port soit un espace urbain attrayant, qui facilite l'accès à la mer pour les habitants et visiteurs ; un espace à flot animé et dynamique et non un simple espace de stationnement de bateaux, qui permettra à Saint-Nazaire de devenir une escale nautique de qualité en centre-ville. Il créera aussi des retombées économiques sur le territoire. Tout cela en préservant les activités économiques et industrielles du bassin de commerce, en garantissant la cohabitation d'usage et en préservant l'exploitation du bord à quais.

Il s'agit bien d'une opportunité unique. En effet, le terrain choisi pour ce futur port ouvre à des perspectives: il fait entrer l'eau dans la ville, crée une offre de plaisance et de loisirs en centre-ville où les usagers pourront en plus, bénéficier des équipements et des infrastructures existants.

2. L'estuaire : une nouvelle destination nautique :

Nous l'avons bien compris, un port de plaisance à Saint-Nazaire est un réel avantage pour la ville. En dehors de cette échelle municipale, nous pouvons constater, à l'aide de cette carte, que la côte environnante rassemble énormément de ports.

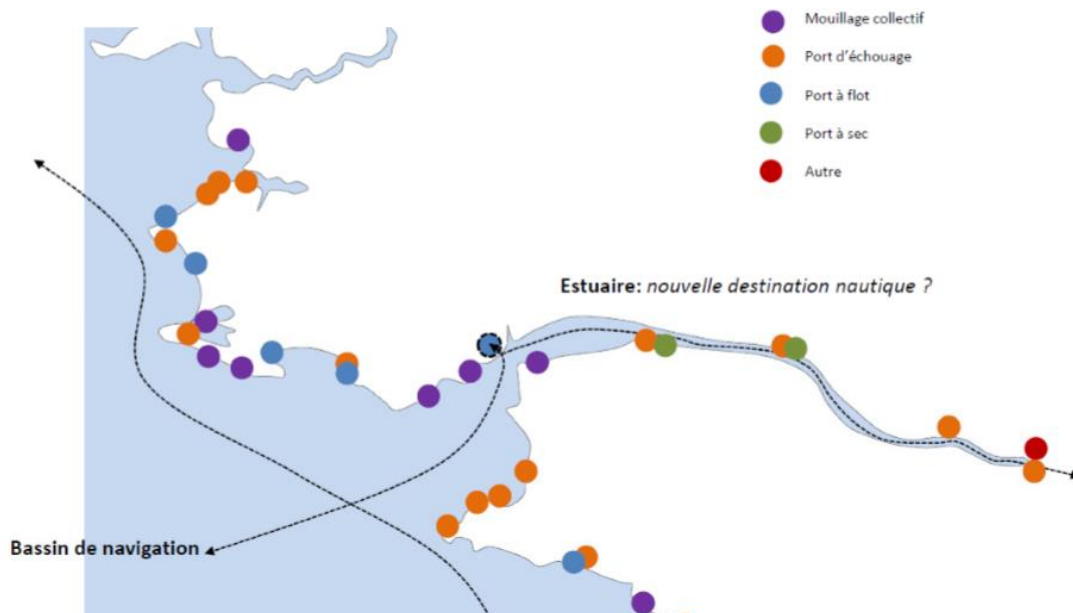


Figure 15 Les différents ports sur la côte Loire-Atlantique- Source : ADDRNB

Nous nous apercevons alors que la côte atlantique est beaucoup équipée en ports, qu'ils soient d'échouage, à flot ou sous forme de mouillage collectif. Un port d'échouage est un port où la hauteur d'eau est insuffisante à marée basse pour que les bateaux continuent à flotter. Contrairement à un port à flot, où la profondeur est suffisante pour que les bateaux flottent, quelle que soit la marée. En vue de notre bassin, Saint-Nazaire accueillera un port à flot. Enfin, une zone de mouillage collectif est une zone où les bateaux sont reliés à une bouée au moyen d'une chaîne d'une ligne de mouillage et immobile grâce à leur ancre.

L'estuaire n'est alors pas encore très développé. On y trouve des ports à sec, où les bateaux stationnent sur terre et des ports d'échouage.

Au cœur de l'estuaire, un port à Saint-Nazaire est l'occasion de dynamiser la plaisance à cet endroit qui donne accès au bassin de navigation classique qu'est l'océan mais aussi sur la Loire.

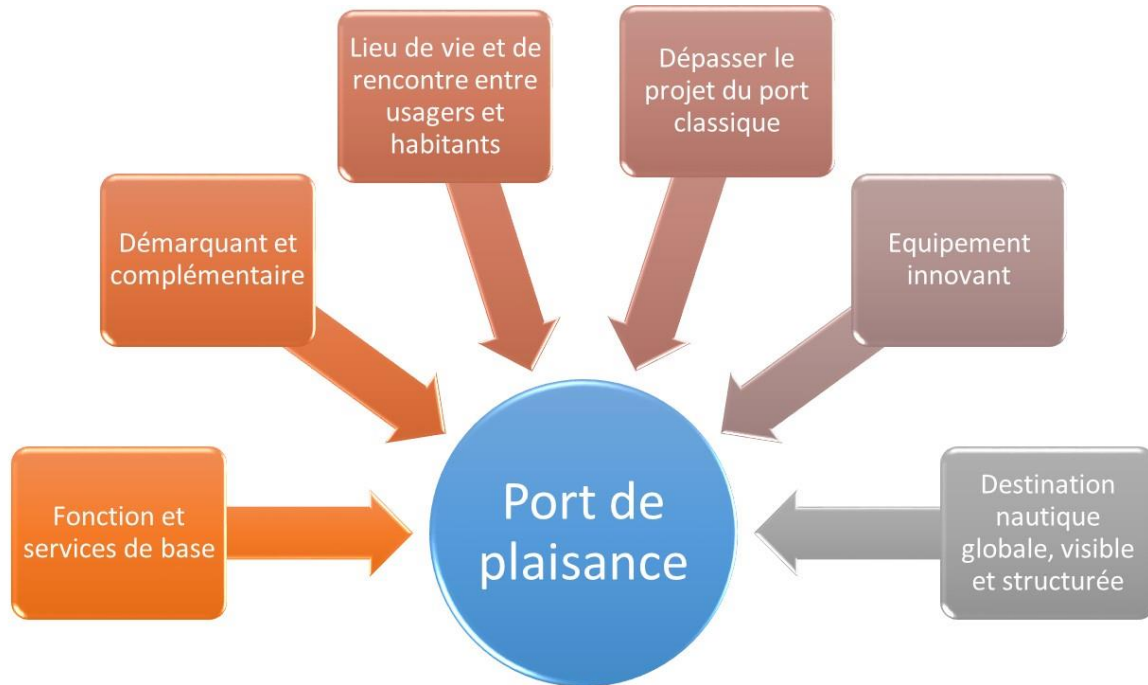
Ainsi, pour déjouer la concurrence de ses voisins, Saint-Nazaire doit se distinguer des autres, et s'intégrer au marché, à la demande actuelle.

3. Un marché moderne

Actuellement, le port de plaisance classique ne marche plus alors que ce service est toujours largement demandé. Il s'agit d'une nouvelle période pour les ports de plaisance. En effet, les générations évoluent et recherchent aujourd'hui de nouveaux services, de la qualité, de l'innovation. On constate ainsi une grande concurrence entre les ports. L'arrivée d'une nouvelle génération entraîne une diversification des profils de plaisanciers : on trouve alors le plaisancier propriétaire, usager et ponctuel (grand

public). Tous n'ont pas les mêmes attentes d'un port de plaisance. On observe alors une évolution des modes de consommation, et un développement d'une plaisance d'usages, avec de nouveaux systèmes de location, de co-navigation, et des attentes nouvelles comme la mise en services d'offres de loisirs.

Finalement, le contexte du marché donne des grandes directives récapitulées dans ce schéma :



Il faut trouver le juste équilibre entre ses volets nautique et urbain pour générer des retombées économiques significatives pour le territoire et trouver un modèle économique viable.

B. De nouvelles tendances pour les ports de plaisance

Qu'ils soient nouveaux ou non, un port de plaisance doit tout d'abord répondre simplement et efficacement aux besoins des plaisanciers.

Suite à une discussion avec un marin, il m'a énoncé ses attentes. Il faut :

- Des services de base : un point d'eau, d'électricité, des sanitaires, une capitainerie
- Des services techniques
- Un restaurant, un bar
- Des services de loisirs, de tourisme

Un port de plaisance peut donc se distinguer des autres en apportant une qualité à ses services. Il va aussi jouer sur son accueil, et les services qu'il propose en dehors des services techniques.

- Par exemple, le port de plaisance « Quai Garnier » aux Sables d'Olonnes, de 120 places, utilise beaucoup son emplacement. Situé au cœur de la ville, les plaisanciers peuvent facilement profiter de tous les avantages d'un centre dynamique, en particulier avoir accès à de nombreux

restaurants, boutiques et promenades. Il représente un lieu de rencontre entre « ceux qui partent et ceux qui rêve de partir »⁸, animé de jour comme de nuit.

Arrêtons-nous sur les paroles de N. Bernard, en 1999« Une des justifications du port se trouve dans le regard qu'on porte sur lui (...) l'une des fonctions du port est de se donner à voir. » Il montre bien qu'un port de plaisance ne se limite plus au loisir ou au sport nautique mais qu'il doit revêtir une dimension polyfonctionnelle, répondant à une demande diversifiée et complexe.

Ainsi, les ports de plaisances se doivent d'être attractifs pour tout le monde et pas seulement pour les plaisanciers pour que chacun puisse se l'approprier librement.

- Les événements sur le port sont donc essentiels comme par exemple faire des journées ou week-end à thèmes. La ville de la Rochelle organise tous les ans une semaine du Nautisme et propose des spectacles, des baptêmes gratuits... Un tel événement attire de nombreux visiteurs, amateurs ou non de nautisme. Bien sûr, le port de la Rochelle n'est pas comparable à notre futur port de plaisance en vue du nombre de place beaucoup plus important (presque 5 000 places sont disponibles !). Cependant, cela entraîne une grande attractivité et c'est pour cela que nous pouvons nous inspirer de ces événements en les adaptant bien sûr à notre cas.
- Aussi, les bateaux ont toujours un côté fascinant, et les personnes aiment simplement venir les voir. Les ports peuvent ainsi devenir une vitrine, une sorte de musée. C'est d'ailleurs le cas des nouveaux ports de plaisance à Dunkerque qui mettent en avant son histoire à travers des bateaux-musées, ainsi qu'un musée portuaire.
- Enfin, d'un point de vue pratique, les ports d'aujourd'hui comprennent bien qu'il est plus avantageux de travailler ensemble. Il existe de nombreuses associations regroupant plusieurs ports et offrant ainsi des tarifs avantageux, une meilleure visibilité des ports aux yeux des plaisanciers. Par exemple l'association des ports de plaisance de Bretagne vise à mutualiser les compétences de ses ports adhérents, à favoriser un dynamisme et représenter les adhérents auprès des partenaires de la filière nautique.

En conclusion, le marché des ports de plaisances est en pleine évolution. Le vieillissement de l'âge moyen des propriétaires (59ans) questionne sur un renouvellement de génération aux attentes nouvelles. Ainsi, les objectifs principaux des nouveaux ports de plaisances sont :

- Créer un lieu de rencontre entre habitants et usagers.
- Créer un port innovant diversifiant l'offre tant au niveau des équipements qu'au niveau des services proposés.
- Utiliser l'évènementiel, la communication pour attirer un large public.

Saint-Nazaire est au cœur d'un grand bassin de navigation. Afin de se démarquer, le port de plaisance doit être l'occasion de :

⁸ <http://www.lessablesdolonne-tourisme.com/>

- Créer un espace urbain attrayant et dynamique
- Ouvrir la mer aux habitants
- Offrir une escale nautique de qualité en centre-ville
- Faire cohabiter les habitants et les plaisanciers.

C'est pourquoi l'emplacement du futur port de plaisance s'avère très stratégique : il est au cœur de la dynamique Ville-port et offre ainsi un accès direct au centre-ville et au front de mer. Entouré de nombreux équipements culturels et touristiques il attire déjà les habitants, que ce soit des familles avec le cinéma et la base sous-marine, des jeunes avec les salles de concert et encore un large public avec le centre commercial. L'arrivée d'une activité nautique sur ce lieu va entraîner une multiplication d'usages et va répondre aux objectifs précédents.

Cependant en attendant la mise en service de ce port de plaisance, ce lieu ne peut être abandonné et la population doit se l'approprier en vue d'un port. Ainsi, pendant presque dix ans il va falloir aménager cet emplacement en suivant deux grandes directives : annoncer un port de plaisance, parler, informer la population et attirer un large public en vue d'une mixité d'usage.

III. Deux types de projets temporaires

Le diagnostic a permis de mettre en avant de nombreux enjeux. A présent, le projet est d'accompagner la naissance du port de plaisance d'aujourd'hui jusqu'à sa mise en service.

D'ici la fin de l'année l'entreprise STEF sera démolie libérant ainsi un vaste espace. Les habitants pourront, de près ou de loin, assister à la démolition, admirant par eux même, la libération du site offrant une ouverture unique sur le bassin.

Cette surface bétonnée d'environ deux hectares laisse libre de l'aménager, de façon éphémère.

L'éphémère est quelque chose qui ne dure pas dans le temps. Ici le délai est d'une dizaine d'années, ce qui n'est pas négligeable. On peut alors parler de projet temporaire ou transitoire puisqu'il se trouve entre deux moments d'activité du site. Cette question de temps fait ressortir deux solutions. Premièrement nous pouvons faire le choix d'un aménagement unique dans le temps, qui installera une activité permanente jusqu'au début des travaux : un port à sec. Ou deuxièmement une succession d'événements, modifiant l'espace petit à petit.

A. Proposition 1 : un projet unique : Un port à sec.

Le but étant d'annoncer un port de plaisance, il faut réfléchir à un aménagement qui attire déjà du monde potentiellement intéressé par un port et montrer à la population les activités, l'ambiance que peut créer ce dernier. Pour cela, il pourrait être judicieux d'imaginer déjà des bateaux sur place, où les habitants peuvent venir librement admirer. On parle alors d'un port à sec.

Un port à sec est lieu de stationnement de bateaux en dehors de leur temps de navigation. Voici un exemple du port à sec à Frossay, sur la Loire :



Figure 16 Exemple de port à sec à Frossay (44) – Source : placedeport.fr

Si l'on se promène autour de la base sous-marine et en particulier, en face, nous pouvons apercevoir plusieurs endroits rassemblant bateaux, voiliers... Sans mise à l'eau ces lieux font simplement office de parking à bateaux où les marins viennent s'en occuper. C'est pourquoi, il serait pratique d'aménager un vrai port à sec central, au niveau de notre site, qui commencera petit à petit à attirer la population intéressée par un port.

Aujourd'hui, le port à sec reste une alternative intéressante pour le développement de la plaisance, au vu de ses conditions d'intégrations. Il ne demande pas de transformer le territoire et offre un réel intérêt quant aux logiques de gestions, et aux offres d'équipement et de manutention.

C'est pourquoi, dans la région deux grands ports à sec ont ouvert récemment dont le port à sec « Les Portes de l'Atlantique » à Frossay à 15min de Saint-Nazaire (ouvert depuis 2013). Il ne s'agit pas ici de lui faire concurrence puisque celui de Saint-Nazaire opte pour une dimension temporaire.

1. Un port à sec nécessite plusieurs équipements :

Un port à sec n'est pas seulement un « garage » de bateaux, mais rassemble plusieurs équipements dont

- un bureau de port,
 - une zone de manutention,
 - des pontons d'attente, afin de permettre aux propriétaires de bateau d'avitailler et de décharger leur bateau,
 - des places réservées pour les bateaux.
 - une cale de mise à l'eau,
 - des sanitaires
- Concernant **le bureau de port**, nous pouvons imaginer se servir du Bunker par exemple comme capitainerie ou du moins, garder certains murs. En effet, si une vie commence à se créer à l'intérieur, il est nécessaire de le mettre aux normes de sécurité et d'hygiène, de l'ouvrir : c'est-à-dire mettre des fenêtres, avoir une vue sur le port...

Sinon il est tout à fait possible de détruire le bunker directement et de voir s'installer une petite capitainerie, qui ferait en même temps office de bar-restaurant par exemple avec une salle de suivi

des travaux... Ce serait finalement, un centre d'informations multiples pour le port à sec et celui de plaisance.

- De plus, le projet du port de plaisance suggérerait d'installer la **zone technique**, en face, au niveau du petit Maroc. Ainsi, le port à sec pourrait profiter de cette idée pour l'équiper et commencer à juger la pertinence de ce lieu pour le futur port.
- Les pontons d'attentes flottent tout simplement sur l'eau près de la mise à l'eau afin que les plaisanciers puissent décharger leurs affaires tranquillement en attendant que d'autres éventuels bateaux soient en train d'être remorqués.



Figure 17 Exemple de pontons d'attente au port Adhoc Source : port-adhoc.com

- Un port à sec peut accueillir tout type de bateaux. Il faut simplement avoir le matériel adapté. C'est-à-dire qu'il peut être en intérieur ou en extérieur. Ici, en vue de notre dimension temporaire, il est plus judicieux de ne pas se lancer dans de trop gros travaux. Ainsi, en extérieur, les bateaux à moteurs jusqu'à 8 – 9 m environ sont entreposés sur racks sous cette forme :



Figure 18 Bateaux sur racks au port de Leucate – Source : leucate-port.fr

Les plus gros, telles que les voiliers ou autres bateaux à moteurs de plus grandes tailles sont posés sur bers, comme ceci.



Figure 19 : Bers en acier au port " les Pieds au sec" – Source : port-a-sec-17.com

Ces installations nécessitent alors des engins de manutention spécifiquement adaptés assurant le rangement et la mise à l'eau des bateaux.

- Une cale de mise à l'eau permet d'avoir un accès à l'eau afin de remonter les bateaux sur terre. Comme on voit sur cette photo du port du Croisic, les voitures peuvent tirer leurs bateaux pour ensuite les mettre à sec.



Figure 20 Exemple de cale de mise à l'eau au Croisic- Source : le-croisic-plaisance.peche-plaisance44.fr

Cependant, si l'on revient à notre terrain, ce type d'installation signifie modifier le sol, créer une pente et comme nous l'avons vu plus haut, il faudra faire face à des nombreuses contraintes techniques. Néanmoins, la mise à l'eau peut se faire par grutage. C'est-à-dire qu'une grue, par un long et haut bras transporte les bateaux accrochés à l'aide de cordage, de la terre à la mer et inversement.

2. Un lieu attractif, annonçant le port de plaisance.

Quoi de mieux qu'un port à sec pour révéler à la population l'arrivée d'un port de plaisance ! Les lieux seront directement associés à un port et tout l'espace sera occupé. Le projet d'un port à sec est aussi la meilleure manière de voir comment la population s'approprie les lieux et même si l'on note des différences avec un port à flot, il permet de tester le fonctionnement global d'un port. Afin d'être directement dans l'optique de dépasser le projet classique du port de plaisance, ce port à sec peut déjà proposer des systèmes de locations de bateaux par exemple et un restaurant-bar peut séduire les habitants et divers usagers du port, créant ainsi un réel lieu de vie, de rencontre.

L'avantage d'un port à sec est aussi le fait que c'est un lieu vivant. Les marins viennent entretenir leurs bateaux, rencontrer les habitants et peuvent échanger avec eux sur leurs expériences et le monde de

la plaisance. De plus, l'entretien des bateaux se fait l'hiver. L'activité du port ne se limitera donc pas à la plaisance d'été mais continuera de vivre tout au long de l'année.

Enfin l'arrivée du port de plaisance symbolisera la fin de cet aménagement mais une petite partie pourra être conservée en guise de souvenir, pour rappeler l'existence d'un port à sec à Saint-Nazaire.

En conclusion, un port à sec est d'une part réalisable techniquement. D'autre part, il répond aux objectifs de départ qui sont premièrement, d'annoncer un port, et deuxièmement, de mixer la population afin de créer un lieu d'échange. En effet, le port à sec attire aussi bien des plaisanciers par l'activité nautique que la population locale qui viendra s'y promener, s'y arrêter pour admirer ou échanger avec les marins. Cette activité attirera aussi des touristes de la région le temps d'une escale. Ce mélange de population, de temporalité va ainsi créer une ambiance unique, un lieu animé et de partage.

En plus d'être en accord avec les objectifs des aménagements temporaires, le port à sec commence à répondre aux nouvelles directives des ports de plaisance. Il innove et diversifie les modes de consommation en proposant des systèmes de location, de co-navigation. Enfin, nous retrouvons en partie la même activité sur un port à sec que sur un port de plaisance. C'est pourquoi cette proposition annonce clairement un port de plaisance.

Cependant deux aspects apparaissent délicats dans ce type de projet : d'une part, il faut du temps avant que le port à sec fonctionne correctement et que les habitants se l'approprient. Or il s'agit d'un projet temporaire, durant qu'une dizaine d'années. Le temps d'atteindre l'objectif du port à sec peut alors s'avérer incompatible avec le temps disponible.

D'autre part, il n'est pas rare de voir certains points éphémères devenir permanent. Si la population prend un peu de temps pour s'adapter au port ou au contraire, qu'il fonctionne très bien, ce projet risque de devenir définitif. Or le but est bien de créer un port de plaisance, d'autant plus que deux ports à sec ont récemment ouverts près de Saint-Nazaire.

B. Proposition 2 : Plusieurs projets évoluant au cours du temps.

Une deuxième solution peut être envisagée, cette fois en jouant avec le temps et l'évolution du lieu. Le port de plaisance étant prévu pour 2025, l'idée est de transformer l'espace actuel, petit à petit, en vue d'annoncer le port tel qu'un « compte à rebours ». Ainsi nous pouvons partager le temps en quatre grandes parties, chacune utilisant un élément particulier.

1. Année 2017 : Valorisation du bunker

Une fois l'entreprise démolie, il restera au centre du terrain un bunker d'environ 950m². Un bunker représente une grosse masse de béton, en pleine ville, rarement très séduisante. L'intérieur ressemble actuellement à ceci :



Figure 21 Photos de l'intérieur du Bunker - Source : ADDRn

Cependant, nous pouvons aussi le voir comme un lieu secret, où l'on ne peut absolument pas imaginer ce qui se passe à l'intérieur créant facilement une rupture entre l'intime et le public.

Ainsi de nombreuses idées peuvent être envisagées, tout dépend alors du message que l'on souhaite passer aux habitants. Ici, le but est d'attirer du monde tout en annonçant petit à petit un port de plaisance.

En vue du nombre multiple d'idées, il est plus intéressant de les regrouper et les comparer sous forme de tableau. Pour simplifier, les « + » représente un « degré de satisfaction » face à l'objectif. Ainsi, chaque proposition obtient « une note » qui permet de comparer les idées entre elles afin de voir directement laquelle répond le mieux aux intentions.

	Annonce un port de plaisance	Attire toute catégorie de population	Attractif	Total
Musée d'Histoire de Saint-Nazaire	+	+++	++	6
Musée sur les ports de plaisances et leur évolution	+++	+++	+++	9
Auberge de jeunesse : « Bed and Bunker », nuit insolite	+	++	+++	6
Aquarium	++	+++	+++	8
Œuvre artistique : Ambiance sonore, lumineuse...)	+++	+++	+++	9

Tableau 1 Tableau comparateur de propositions

En étudiant ce qui a déjà été fait en terme de réhabilitations de bunker, la notion de musée revient souvent. Par exemple, celui de La Rochelle, au cœur de la ville, est une vraie réussite ! En vue de son emplacement, le site actuel est l'occasion de rendre hommage à l'histoire de Saint-Nazaire, en particulier à la période de la seconde guerre mondiale puisque les visiteurs seront au sein d'un bunker. Cependant, des panneaux racontant toute l'histoire de la ville sont déjà présents sur le toit de la base sous-marine, et en face, se tient le musée « l'Espadon » où l'on peut visiter un réel sous-marin, ce qui fait encore un rappelle à la guerre. Ainsi, l'ouverture d'un musée sur l'histoire de la ville peut sembler un peu redondante.

Néanmoins l'idée du musée en elle-même, peut être conservée et en vue du but d'annoncer un port de plaisance, le musée pourra décrire, de manière ludique, afin d'attirer aussi les plus jeunes, l'évolution des ports de plaisance, et comment sont-ils en train de se transformer petit à petit. Cette proposition ressort alors comme l'une des meilleures suivant le tableau comparatif.

De plus, on peut prendre l'exemple des projets⁹ étudiants en Albanie, ces derniers ont réaménagé des bunkers en dortoir, telle que des auberges de jeunesse ou encore en « nuit insolite ». Ces réalisations originales sont très populaires et attirent surtout les jeunes. C'est pourquoi, malgré sa grande attractivité elles n'attirent pas un assez grand échantillon de personnes.

Un aquarium est une idée toute aussi originale mais quant à l'objectif d'annoncer un port de plaisance, il est moins efficace et sa conception peut être difficile à réaliser.

⁹ Article « Les Bunkers, on les laisse pas béton ! » du 26/11/2013 La Gazette de Berlin.

Enfin, un tel bâtiment peut être le paradis des artistes. En effet, nous pouvons imaginer reproduire l'ambiance d'un port de plaisance avec comme outils le son, l'image et les sensations. C'est-à-dire que lorsque les visiteurs entreront dans le bunker, il faudrait qu'ils se sentent comme dans un port de plaisance. On peut alors utiliser des haut-parleurs diffusant le son des cordages cognant contre les mâts des bateaux, le bruit des mouettes, les voiles ou drapeau au vent, le bruit de la mer. On peut ajouter des grandes images de bateaux, de marins en pleine activité, avançant à l'aide de vidéo projecteur par exemple, et délivrer des effets de vents, d'air salé pour mettre les visiteurs complètement dans l'ambiance.

Tout comme le musée, cette solution répond à l'ensemble des objectifs. Par conséquent, il n'est pas forcé de faire un choix entre les deux mais, bien au contraire, de les rejoindre. En effet, le musée permet d'apporter de nombreuses informations et il peut être aménagé de telle manière à utiliser le projet artistique décrit ci-dessus.

Les visiteurs entreraient alors dans le bunker sous des sons caractéristiques d'un port de plaisance, des images défileraient devant leurs yeux et tout au long de leur visite des panneaux informatifs seront disposés, décrivant l'histoire et l'évolution des ports de plaisance.

Il s'agit d'entrer dans un monde, faire une pause avec l'extérieur et jouer sur un lieu intime.

Enfin, il ne faut pas négliger la période de la nuit. Les salles de projet et de concert, le LIFE et le VIP, créent du passage le soir. Afin de ne pas abandonner notre lieu pendant ce temps, nous pouvons imaginer utiliser des jeux de lumières tout autour du Bunker, attirant l'œil et la curiosité des passants et dissuadant ainsi des éventuels « squatteurs » qui seront alors éclairés.

2. Début 2018 : Destruction de Bunker.

D'après une volonté du Maire de Saint-Nazaire, le bunker va être rapidement détruit. Même si ce dernier a longtemps été caché par d'autres bâtiments, il reste un symbole fort de la seconde guerre mondiale qui a fortement marqué Saint-Nazaire. Sa destruction entraîne alors un pas de plus vers l'avant et libère un nouvel espace, transformant une nouvelle fois le paysage.

3. 2018-2022 : Une maison du projet originale

L'espace est désormais entièrement libre et nous nous rapprochons de 2022, date prévue pour le début des travaux. Plusieurs aménagements peuvent être imaginés :

Aménagement 1 : Dans chaque grand projet il est nécessaire d'installer une Maison du projet. Elle permet en particulier de tenir informée la population de l'avancé de l'étude. Nous pouvons construire une simple bâtisse, avec un bureau, des photos et une maquette ou être plus ambitieux et introduire cette maison dans un plan plus large. C'est-à-dire, que le but est d'attirer un échantillon très varié de la population. Ainsi, sous une même enceinte, nous pouvons mettre en place un centre d'information complet sur la filière nautique où nous trouverons :

- **des stands d'informations** : sur l'avancement du projet, l'offre nautique dans la région, les règles de la plaisance, les règles à respecter en mer...
- **des stands privés** : où des entreprises de vente ou location de bateaux seront présentes, d'autres proposant des permis bateaux...
- **des stands de vente** : afin d'animer le lieu, des ventes et dégustations de cuisine locales, des accessoires pour les bateaux, des souvenirs ou articles de mer...

On pourra alors apercevoir un réel échange entre professionnels et habitants. Ces discussions pourront certainement faire murir des idées, un intérêt fort pour la plaisance chez certains et ainsi anticiper l'arrivée du port de plaisance. Visant un large public, ces installations seront ouvertes les week-ends et pendant les vacances scolaires. Il faut prévoir un équipement fixe pour une maison ouverte la semaine, et pour les week-ends, une installation plus grande et originale sur la place.

Pour cela, nous pouvons nous inspirer du projet « Solar Pavillon 2 » réalisé par Situ Studio présenté dans le livre « Evènements Architecturaux ». Il s'agit d'un pavillon conçu pour le festival CitySol de New York, un événement faisant appel à des énergies propres. En dehors du défi écologique, cette structure rassemble une scène, un bar, un restaurant et un jardin. On y trouve aussi des bancs, et des tables.



Figure 23 Projet Pavillon2 Source: SituStudio



Figure 22 Projet Pavillon2 Source: SituStudio

Nous pouvons donc imaginer l'ensemble de nos stands à l'intérieur de cette structure. Durant l'été elle peut être ouverte comme nous l'observons sur les photos ci-dessus, et nous pouvons imaginer, pour l'hiver, la recouvrir de matériaux garantissant un abri pour les installations et les visiteurs. De plus, sa dimension écologique et respectueuse de l'environnement est toujours un point positif dans un projet.



Figure 24 Projet Pavillon 2 vue de Haut : Source : "Architecture éphémère"

Ainsi, pour l'instant notre espace est composé d'une petite maison de projet, fermée, offrant des informations concernant l'avancée du port de plaisance, des espaces animés et d'un grand pavillon abritant de nombreux stands faisant découvrir l'ensemble de la filière nautique aux habitants, permettant de multiples échanges et rencontres.

Ce lieu devient donc un espace de rencontre. En effet, un espace de rencontre peut être vu comme un lieu nouveau, où l'on apprend des autres. Ici se rencontreront des habitants venus par curiosité, d'autres venus pour l'événement architectural, certains pour des renseignements nautiques ou encore des marins venus obtenir des informations pour leurs prochains projets. On obtient donc un réel espace de découverte, d'échanges entre la population.

Il ne se limitera pas à ces stands, mais sera aussi un espace animé où le public sera invité à participer à de nombreuses activités. Des expositions, des cafés rencontres, des visites, des circuits de découvertes pourront être organisés tout au long de l'année ainsi que des débats ou conférences dans la maison. Des jeux concours peuvent être aussi instaurés et leurs résultats pourront être utilisés plus tard, lors des travaux. C'est-à-dire que des stands seront dédiés au vote d'un nom du port de plaisance par exemple ou encore, à la réception de photos du public significatives de la plaisance.

De plus, cette installation pourra servir lors du festival des Escales comme réception, comme centre d'information pour cet événement. Elle se doit d'être dynamique et de s'adapter aux événements actuels.

Aménagement 2 : Le port de plaisance amènera l'aménagement d'un restaurant-bar, où les plaisanciers pourront prendre plaisir à se retrouver en arrivant à destination. Afin que cet établissement ne soit pas réservé seulement aux plaisanciers, il serait judicieux de le mettre en place dès maintenant. La population peut ainsi se l'approprier dès aujourd'hui et pourra le fréquenter

naturellement une fois le port en place. Il sera aussi bénéfique aux clients des salles de concerts VIP et LIFE pour venir s'y détendre.

Il en existe déjà un vers le petit Maroc, mais le fait qu'il soit derrière une route ne l'associe guère à notre espace et vise une clientèle plus aisée. De plus, un restaurant peut être l'occasion d'utiliser le bassin et ainsi de rapprocher l'Homme de l'eau. C'est-à-dire que l'établissement peut être installé au bord du quai et proposer une terrasse sur l'eau, sous forme de pontons flottants rappelant ainsi l'organisation d'un port de plaisance comme cet exemple créé par l'entreprise TechniMarine :



Figure 25 Restaurant-Bar flottant - Source: technimarine.com

Lorsque le bassin sera creusé, il faudra déplacer ce restaurant, tout en le laissant proche du port de plaisance. On peut l'imaginer entre la route et le port, dans un espace où l'on aura aussi la capitainerie. Sans changement de propriétaire afin que la population « s'y retrouve », l'atmosphère créée par les pontons flottants pourra être retrouvée avec ce nouvel emplacement au cœur du port de plaisance.

Aménagement 3 : De même, nous pouvons anticiper les besoins des futurs plaisanciers et en particulier leur envie de découvrir la ville ou la région en vélo. Nous avons vu précédemment que le tracé de la Loire à vélo fait entrer les cyclistes à l'intérieur de notre terrain. Avec ces installations ce circuit ne sera plus possible puisque l'idée est de faire une surface entièrement piétonne. Cependant, la piste cyclable peut simplement contourner notre terrain en suivant la route. Pour se promener dans la ville et aux alentours les plaisanciers auront besoin de vélo à disposition. C'est pourquoi, un loueur de vélo sera la bienvenue sur notre terrain ainsi qu'un abri vélo pour les personnes venant à vélo. D'autant plus que ce service n'est pas encore très développé sur Saint-Nazaire puisque l'on ne trouve qu'un seul loueur de vélo assez loin d'ici.

Aménagement 4 : Enfin, si le budget le permet nous pouvons nous inspirer du projet de rénovation au port d'Arcachon et faire de ce lieu d'avantage un espace de promenade et ajouter de l'herbe et des bancs le long des quais. Ces équipements apporteront une ambiance paisible et agréable pour les piétons.



Figure 26 Projet port d'Arcachon Source: archicontemporaine.org

En définitive, notre espace jusqu'au début des travaux pourra être organisé de la façon suivante :

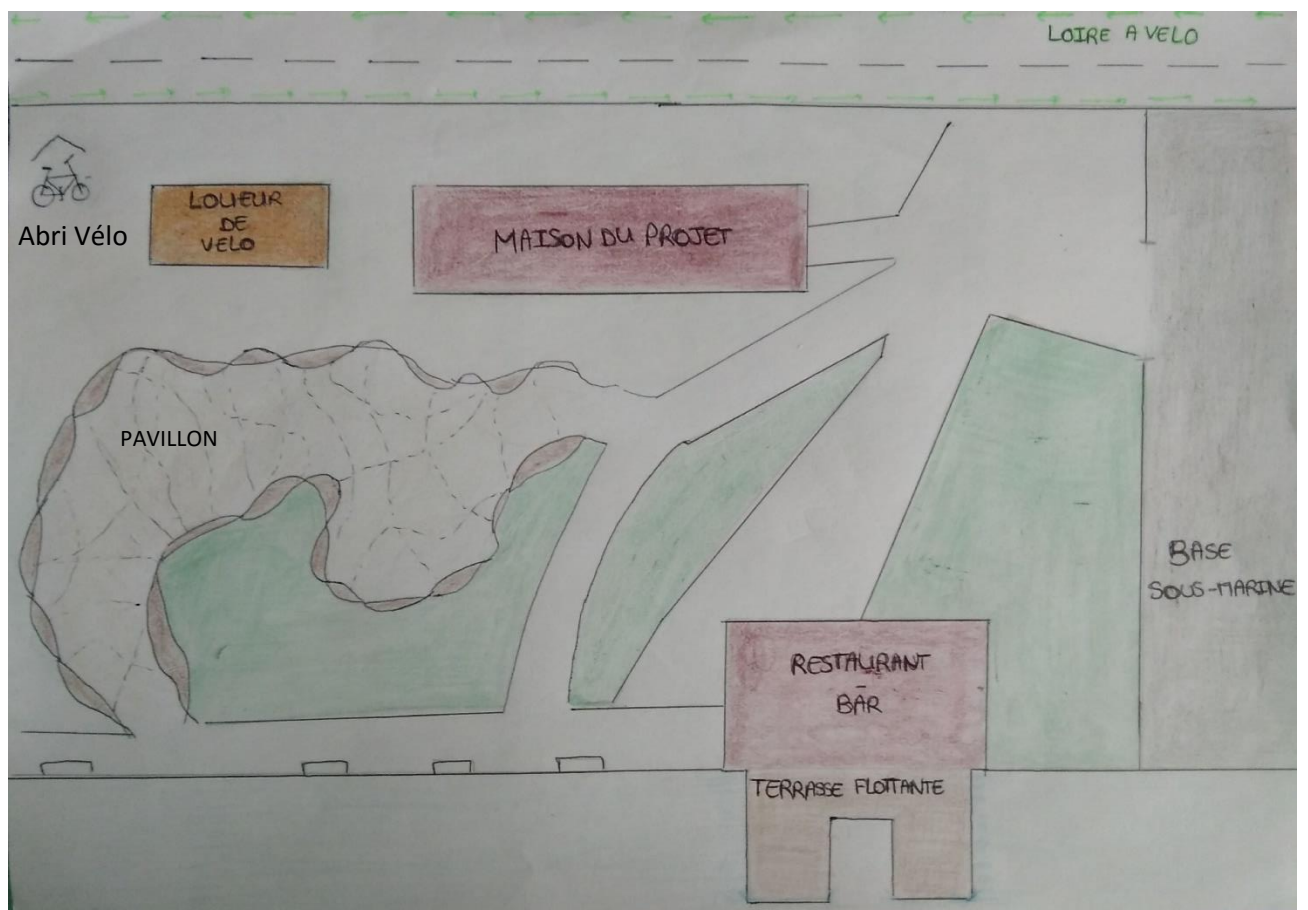


Figure 27 Organisation finale. M.SIMONIN

Généralement, les piétons arriveront depuis la base sous-marine. C'est pourquoi, l'herbe est placée de manière à créer des chemins qui guideront les visiteurs entre chaque équipement. La maison du projet est clairement visible depuis la route, indiquant ainsi aux passants la nouvelle fonction de ce lieu. Le pavillon, situé dans la continuité de ce tracé, dirige le piéton directement vers le bassin, lui fait découvrir cette nouvelle vue, cette nouvelle ouverture et lui propose une petite promenade le long du quai. Comme nous l'avons vu précédemment, le restaurant doit aussi profiter aux clients du LIFE et du VIP. Par conséquent, il doit être positionné le long de la base sous-marine et du quai pour la réalisation de sa terrasse flottante.

Enfin, ce nouvel espace est largement piétonnisé. Les vélos ne pourront donc pas y entrer, pour des raisons d'usages et de sécurité. Cette activité doit aussi être proche de la route, de la piste cyclable. L'espace à côté de la maison de projet semble alors être idéal pour le développement de cette activité.

En conclusion, voici ci-dessous le projet en 3D, réalisé sur le logiciel SketchUp :



Figure 28 Représentation projet - Source: M.SIMONIN

4. 2022-2024 : Période de travaux

En général la phase des travaux constitue un temps fermé où le public ne voit plus ce qui se passe.

Cette coupure est de plus en plus étudiée car mettre de grands échafaudages dans le but de cacher le chantier n'est valorisant ni pour le lieu et ni pour son environnement. Cependant, si cette idée d'aménager les chantiers ne s'est pas encore développée c'est qu'il est toujours trop dangereux de faire entrer du public, ou même des artistes pour des questions de sécurité ou de plus en plus pour des raisons de vols. Néanmoins si les passants ne voient qu'un grand grillage pendant quelques temps ils ne pourront plus s'approprier les lieux et tous les efforts réalisés avant, pour annoncer le port, ne seront pas finalisés.

C'est pourquoi le projet d'aménagement temporaire ne doit pas s'arrêter au début des travaux, mais au contraire, continuer afin de garder la population proche du projet du port.

Tout d'abord, les travaux pourront être suivi en permanence par le public, puisque l'accès au toit de la base sous-marine permet d'avoir une vue imprenable sur le site. C'est ici qu'il faudra mettre des panneaux expliquant l'avancement du chantier et chaque étape. Bien sur d'autres seront installés au niveau même du site.

Il faut toujours mettre en œuvre des éléments marquants pour le public et encre dans leurs esprits la présence d'un futur port de plaisance. Lui donner un nom peut permettre de se l'approprier plus facilement.

Nous pouvons nous inspirer alors d'un projet de Sophie Blum, qui, sur les chantiers de la ZAC du plateau d'Ivry, a utilisé les matériaux du site pour inscrire « Mirador » sur une façade d'un échafaudage comme ceci :



Figure 29 Projet Sophie Blum - Source: www.sophieblum.net

Nous pouvons conserver l'idée d'inscription en recyclant des éléments du chantier et exposer le nom du port choisi par le public précédemment ainsi que les photos représentatives de la mer, de la plaisance. Nous pouvons aussi jouer sur les lumières afin que cet écriteau ressorte aussi la nuit.

Puis vient l'ouverture du port de plaisance en 2025. Cette étape annonce la fin de notre projet transitoire. Une cérémonie d'ouverture s'organisera autour de festivités, de beaux bateaux pourront être exposés, rappelant ainsi le succès de départs en bateaux de l'époque ou encore aujourd'hui avec le départ du plus gros paquebot « Harmony of the sea » construit à Saint-Nazaire.

La structure en bois est facilement démontable et une petite partie pourra être conservée en souvenir de cette période inter-projet. La population assiste alors à un changement d'espace qui laisse enfin place au port de plaisance !

En conclusion, cette solution répond elle aussi aux objectifs de départ. D'une part, elle suscite l'attention d'un large public créant ainsi un lieu dynamique, animé et conviviale quelques soient les mois de l'année. D'autre part, elle permet d'annoncer le port de plaisance en renseignant la population sur toutes les activités qu'entraîne ce dernier. Elle est aussi l'occasion de présenter cette filière comme une voie ouverte à tous et pas seulement aux marins.

Attention cependant, pour que ces différentes propositions fonctionnent, il est nécessaire de travailler avec de nombreux acteurs. Il faut que ce lieu vive en permanence. C'est-à-dire qu'il faut faire appel à des artistes, des professionnels, des exposants... D'après Pascal Ferren, responsable recherche et projet au POLAU, généralement, un nom d'artiste ou d'architecte, peut suffire à assurer le succès d'une œuvre, d'un événement en ville. La question du budget pose alors un problème. La ville de Saint-Nazaire est-elle prête à payer un artiste pour seulement quelques années ? Cependant, ces moments sont l'occasion aussi de mettre en avant des associations locales et ainsi dynamiser la ville et les habitants de Saint-Nazaire.

Conclusion

Le projet avait pour but d'imaginer des aménagements transitoires entre la libération d'un site et la mise en service d'un port de plaisance à Saint-Nazaire. Il incite à explorer des pistes, des propositions de projets temporaires tout en expliquant le lien avec le projet d'aménagement du bassin.

L'étude du lieu et du projet du port de plaisance ont permis de faire ressortir les attentes et les objectifs de ce port. Aujourd'hui un port de plaisance doit présenter une offre nautique différente, plus variée afin de répondre aux besoins d'une nouvelle génération. Les projets transitoires peuvent dès à présent commencer à y répondre en attirant le grand public et en créant un espace de rencontre et d'échanges, mélangeant plusieurs usages.

La notion d'éphémère a abouti à deux types d'aménagements. D'une part l'installation d'un port à sec formant un lieu unique dans le temps, où la plaisance est en activité. D'autre part, un enchaînement d'installations, modifiant l'espace dans le temps, suscitant la curiosité de chacun.

Dans les deux cas, ces propositions répondent aux attentes d'une phase d'inter-projet. Ils entraînent une vie sur cette surface, ne la laissant pas devenir une friche ou un parking. Ils attirent un large public, et les rendent acteurs du projet du port de plaisance. Même si la dimension financière n'a pas été évoquée par manque de moyens et de connaissance, ces solutions proposées semblent être raisonnables. Si un choix doit être fait entre les deux, peut être que la deuxième idée, évoluant au cours des années est plus représentative d'un projet transitoire et informe d'avantages la population sur l'avenir du lieu et ainsi sur le port de plaisance. Cependant la structure artistique, et comme tout art, ne plaira pas forcément à toute la population.

Enfin, ce projet s'inscrit dans un dynamisme moderne. La notion d'inter-projet, d'évènements transitoires, d'accompagnement des travaux, sont des éléments de plus en plus visibles dans le système urbain. Ils s'appuient sur des usages différents et «proposent également une autre vision de la ville aux habitants eux même. » d'après Eva Cermakova, Frédéric de Coninck et Jérôme Monnet dans leur ouvrage « Ville éphémère/Ville durable ».

Bibliographie

Ouvrages :

- Jacobo Krauel Evènements architecturaux : « *Architecture éphémère* » Edition 2010. C Carles Broto i Comerma.
- Frédéric de Coninck et José-Frédéric Deroubaix « *Ville éphémère Ville Durable Nouveaux Usages Nouveaux Pouvoirs* » publié par PUCA (Plan d'Urbanisme de Construction Architecture) Edition l'œil d'or, 2008.
- Michel Cantal Dupart et Claude Chaline « *Le port cadre de ville* » Edition L'Harmattan 1993

Articles :

- Natacha COQUERY : « Ports de plaisance et urbanité : échelles et enjeux de l'intégration des zones portuaires dans les villes contemporaines » ULCO-Boulogne/mer 25-27 Janvier 2012 (sfhu.hypotheses.org)

Webographie

- Site officiel de l'Agence d'urbanisme : <http://www.addrn.fr/>
- Site officiel de la Maire de Saint-Nazaire : <http://www.mairie-saintnazaire.fr/>
- Site du port de l'atlantique : <http://www.placedeport.fr/>
- Site du Grand Port Maritime de Nantes et Saint-Nazaire : <http://www.nantes.port.fr/>
- Site officiel du port de La Rochelle <http://www.portlarochelle.com/>
- Site officiel du port de plaisance de Dunkerque <http://www.dunkerque-port.fr/>

Rapports privés fournis par l'ADDRN :

- *Des évolutions importantes dans les marchés de la plaisance* identifiées dans l'étude DDTM (Direction Départemental des Territoires et de la Mer)
- *Projet Urbain Ville-Port*
- *Projet urbain de Saint-Nazaire*

Index des figures

Figure 1 Phasage du projet ; Source:M.Simonin	5
Figure 2 Schéma Coupure verte. Source: ADDRN personnalisé.....	7
Figure 3 Projet place de Commando Source Maire SN	8
Figure 4 Front de mer Source : Saintnazaire-info.fr	8
Figure 5 Evolution projet requalification du front de mer. Source : Mairie SN	8
Figure 6 Photo du site - Source: M.SIMONIN	9
Figure 7 Accessibilité Centre-Ville-Port Source: M.Simonin, fond de carte Umap	10
Figure 8: Carte des équipements autour du port de plaisance. Fond de carte Umap	11
Figure 9 Passerelle et base sous-marine Source : saintnazaire.fr	11
Figure 10 Vue de la base sous-marine du centre commercial: le Ruban Bleu Source : saintnazaire.fr	11
Figure 11 Carte aléa Source : PPRL Loire Atlantique personnalisé.	13
Figure 12 Composition du bâtiment Source: ADDRN	14
Figure 13 Panorama du Petit Maroc à notre site Source : M.SIMONIN	15
Figure 14 Vue d'artiste du futur port de plaisance Source : Ouest-France.fr	17
Figure 15 Les différentes ports sur la côte Loire-Atlantique- Source : ADDRN.....	18
Figure 16 Exemple de port à sec à Frossay (44) – Source : placedeport.fr	22
Figure 17 Exemple de pontons d'attente au port Adhoc Source : port-adhoc.com	23
Figure 18 Bateaux sur racks au port de Leucate – Source : leucate-port.fr	23
Figure 19 : Bers en acier au port " les Pieds au sec" – Source : port-a-sec-17.com	24
Figure 20 Exemple de cale de mise à l'eau au Croisic- Source : le-croisic-plaisance.peche- plaisance44.fr	24
Figure 21 Photos de l'intérieur du Bunker - Source : ADDRN	26
Figure 22 Projet Pavillon2 Source: SituStudio	29
Figure 23 Projet Pavillon2 Source: SituStudio	29
Figure 24 Projet Pavillon 2 vue de Haut : Source : "Architecture éphémère"	30
Figure 25 Restaurant-Bar flottant - Source: technimarine.com.....	31
Figure 26 Projet port d'Arcachon Source: archicontemporaine.org	32
Figure 27 Organisation finale. M.SIMONIN	32
Figure 28 Représentation projet - Source: M.SIMONIN.....	33
Figure 29 Projet Sophie Blum - Source: www.sophieblum.net	34

Fiche de lecture n°1 :

« Ville éphémère Ville Durable

Nouveaux Usages Nouveaux Pouvoirs »

Auteurs : Frédéric de Coninck et José-Frédéric Deroubaix

Edition : L'œil d'Or, 2008

Cet ouvrage a été publié avec le soutien du Plan Urbanisme Construction Architecture

Frédéric de Coninck et José-Frédéric Deroubaix sont issus de grandes écoles, respectivement l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées et l'Ecole des Ponts ParisTech. Cherchant à comprendre et à interpréter les évolutions urbaines en liaison avec les questions sociale et environnementale, ils sont fédérés par l'Ecole doctorale Ville et Environnement qui regroupe aussi des écoles nationales supérieures d'architecture telles que Paris-Belleville ou Paris-La-Villette.

Après avoir lu l'introduction (7pages), un chapitre est particulièrement intéressant pour mon projet, le chapitre 4 : *Mises en scène de la durée ou de l'éphémère : Patrimoine, événements, revalorisations*. (52pages). D'autres auteurs ont participé à l'élaboration de ce chapitre, tels que Eva Cermakova, Jérôme Monnet, Benjamin Pradel et Gwendal Simon.

Dès l'introduction, cet ouvrage fait ressortir la question du rôle de l'aménagement, en particulier pour qui est-il fait ? Cette interrogation a toujours été au cœur de mes réflexions lors des propositions d'aménagement. En effet, les auteurs montrent bien qu'ils ne sont pas seulement pour les acteurs mais pour tout usager de la ville, quel qu'il soit.

Puis, le chapitre 4 met en scène les trois temps d'une ville, c'est-à-dire le temps long de l'histoire, le temps moyen du projet et le court terme de l'événement. Ils estiment que le passé est pris dans les enjeux du présent pour une question d'interprétation et d'image de la ville. Ainsi, pour refaire une image, la ville fait appel à l'évènement. Nous retrouvons bien ces notions dans le projet du port de Saint-Nazaire puisqu'il mêle des éléments de la seconde guerre mondiale, est au cœur du dynamisme Ville-Port et utilise l'éphémère pour aboutir à un projet, celui du port de plaisance. Ces dimensions interviennent dans le choix des aménagements et dans l'effet qu'ils produisent sur l'image de la ville. La question s'est posée de conserver une image historique de Saint-Nazaire, mais comme le décrit ce livre au travers de la France et de son stéréotype vieille France, elle va chercher à rajeunir cette image par des faits présents, des événements et l'exemple de Paris Plage est longuement analysé.

Mon projet avait pour but de faire vivre un lieu tout au long de l'année. ParisPlage n'était donc pas un événement « modèle » pour mon cas, mais les mêmes questions reviennent pour un tel projet. En effet « par les usages et les symboles qu'elle propose, la ville éphémère associe des images à des lieux et influe sur les cartes mentales de la ville ». L'étude de ParisPlage m'a donc permis d'acquérir des objectifs simples mais essentiels tels que piétonniers le lieu, guider le piéton où l'on veut, utiliser des

équipements comme symbole (à Paris les parasols représentaient le soleil) ou encore savoir si l'on souhaite jouer sur la dimension médiatique.

Cet ouvrage m'a donc ouvert l'esprit sur la notion d'éphémère en exposant plusieurs cas en Europe et m'a donné plusieurs idées pour mes propositions.

Fiche de lecture n°2 :

« Événements architecturaux

Architecture éphémère »

Auteur : Jacobo Krauel

Edition Links, 2010

Cet ouvrage expose soixante projets architecturaux éphémères cherchant à prendre conscience du rôle que joue l'architecture dans notre société et les relations qu'elle entretient entre les espaces publics et privés.

Dans ces 300 pages, chaque projet est illustré de photos et d'explications complètes concernant le projet. Pour chacun, l'auteur nous rappelle le contexte, sa mise en œuvre, son aspect technique et ce qu'il a voulu transmettre à travers cette œuvre. La plupart sont d'imposantes installations. Certaines sont étudiées pour la nuit, d'autres jouent avec l'occupation de l'espace, ou avec l'intime et le public. On en trouve pour l'intérieur comme pour l'extérieur. Finalement plusieurs d'entre elles ont attiré mon attention, et m'ont apporté une sensibilité concernant l'art urbain. Elles m'ont fait ressortir plusieurs idées. Je n'ai pas pu toutes les mettre en place dans mes propositions finales mais elles peuvent être des idées d'évènement ponctuel à réaliser, en particulier au niveau de la valorisation du bassin. En effet plusieurs projets comme « Aqua-scape » (p.56) ou « Summer Garden » (p.98) jouent avec l'eau, sa proximité avec l'Homme et son aspect immatériel qui renvoie une image de légèreté, de pureté, de flottement. C'est ainsi qu'est née l'idée de la terrasse flottante.

Le projet « Hairywood » (p.188) est l'installation d'espace privé, en hauteur, où les usagers perçoivent l'espace public vu de haut. Ce changement de perspective m'a conforté dans l'idée d'observer le chantier du port de plaisance depuis le toit de la base sous-marine.

Enfin, je me suis tout particulièrement inspiré du projet « Solar Pavillon 2 » (p.170) : cet installation relevait surtout d'un défi environnemental. Sa fabrication a minimisé le taux de déchets, et des matériaux respectueux de l'environnement furent employés dans la mesure du possible. Elle abritait une scène, un bar, un restaurant et un jardin. Revenue à notre échelle ce bâtiment semble parfait pour accueillir de nombreux stands et attirer la population.

Cet ouvrage m'a fait découvrir de nombreuses œuvres diverses et variées. Sans chercher celle qui ira parfaitement sur mon lieu, chacune fait ressortir des éléments à prendre en compte, sur lesquelles on peut s'en inspirer.

Annexes

- Les principaux classements ICPE :

Nomenclature	ICPE	SEVESO II
Installations Non Classées	NC	
Installations soumises à déclaration <ul style="list-style-type: none">• Activités les moins polluantes / dangereuses• Dossier allégé• Prescriptions types à respecter	D	
Installations soumises à autorisation <ul style="list-style-type: none">• Etude d'impact + Etude de dangers• Instruction / enquête publique• Arrêté Préfectoral (prescriptions)	A	Seuil bas
Installations soumises à autorisation avec Servitudes d'Utilité Publique <ul style="list-style-type: none">• Etude d'impact + Etude de dangers• Instruction / enquête publique• Arrêté Préfectoral (prescriptions)• Servitudes d'éloignement indemnisées• Révision des études de danger (5 ans)	AS	Seuil haut

Sous la directive de :

PALKA Gaëtan

SIMONIN Mathilde

Projet Individuel

DAE3 2016-2017

Aménagement d'une friche urbaine dans l'attente d'un port de plaisance à Saint-Nazaire

Résumé :

Saint-Nazaire, ville de 70 000 habitants, au Nord de l'estuaire de la Loire est fortement marquée par activité portuaire. La libération d'un site, fin 2016 est l'occasion de développer une nouvelle image, celle de la plaisance. Jusque-là occupée par une entreprise STEF, un terminal frigorifique, cet espace est l'opportunité de faire naître un port de plaisance à Saint-Nazaire. Cependant, en vue de l'ampleur du projet, ce port ne verra le jour que dans une dizaine d'années. Ce projet individuel s'inscrit alors dans une perspective d'inter projet. Cette zone nécessite réflexion, projection, conception et anticipation de l'arrivée d'un port de plaisance. Cette dimension temporaire engendre plusieurs types d'aménagements répondant chacun aux objectifs définis par un bassin de plaisance. Par cette période transitoire, ce projet fait le deuil d'un ancien espace industrielle, et ouvre la ville sur la mer, créant une nouvelle dynamique maritime et de loisir.

Mots Clés : Port de plaisance – Transitoire – Ephémère

Localisation géographique : Pays de la Loire, Loire-Atlantique, 44