



**La rade,  
un projet pour  
mieux vivre ensemble**

**Avenir économique,  
devenir urbain...**



*La rade, un projet  
pour mieux vivre ensemble*

*Avenir économique,  
devenir urbain...*

Cet avis et ces propositions du Conseil de Développement constituent une première réponse à la saisine du Président de Cap l'Orient pour le Pays sur « Ville, Port, Rade et Développement durable ».

Le document présente une synthèse des travaux de l'ensemble du Conseil suite à quelques vingt cinq auditions d'experts, de discussions et de tables rondes.

Chaque commission présente également son avis en développant, plus particulièrement, des éléments jugés prioritaires dans une première réflexion :

- ◆ la commission sociale sur le thème de l'appropriation de la rade par ses habitants
- ◆ la commission environnement sur le thème d'une gestion de l'environnement soumise à de fortes pressions
- ◆ la commission économie sur le développement et l'avenir du port de Kergroise



## SOMMAIRE

### 1 - Préambule

- *Le conseil s'intéresse à cette thématique depuis sa création*
- *Notre approche du développement durable s'agissant de la rade*
- *Le présent avis est un travail intermédiaire qui s'inscrit dans une perspective globale à moyen terme*

### 2 - Le concept de rade, un concept récent

- *Des réalités historiques*
- *Des réalités géographiques*

### 3 - La rade aujourd'hui

- *La perspective historique des activités*
- *De nouvelles attentes*
- *Une nouvelle conception de la rade*
- *La rade mérite un projet global de développement*

### 4 - Sur les activités économiques riveraines

- *Les nouvelles activités économiques*
- *Les fonctions portuaires traditionnelles*
- *Le port de Commerce et la zone d'activités de Kergroise*
- *Sur le site portuaire, il s'agit d'améliorer les potentialités de développement*

### 5 - Les idées-forces des commissions

- *Vers un projet global de développement durable de la rade, de ses rives et de son espace côtier*

### 6 – Liste des invitations et auditions du conseil sur le sujet



## 1 – Préambule

### *○ Le conseil s'intéresse à cette thématique depuis sa création*

Depuis sa création et ses premières réflexions territoriales sur le Pays de Lorient, le conseil est frappé par l'exiguïté de l'espace côtier du Pays de Lorient (des rives, de la rade et jusqu'à la plate-forme cotière), au regard de la multiplicité croissante des fonctions qui entendent s'y exercer.

Il a donc inscrit, dès 2003, dans les travaux permanents de ses commissions, le thème « espaces disponibles et franchissements » qui se décline sur l'axe Est/Ouest du Pays mais également dans une perspective Nord/Sud, de façon à réfléchir de manière volontaire au développement du nord de la RN 165, et à l'ancrage des territoires périurbains et ruraux dans l'aménagement territorial du Pays de Lorient.

Ainsi, le Conseil de développement a déjà contribué à des réflexions et à émettre des avis sur ce thème lors de la rédaction de la Charte de Pays, puis lors des propositions sur le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCOT du Pays de Lorient, puis sur les contractualisations territoriales (Pays/Etat/Europe) ou lors du dernier « Projet de Pays ».

L'acuité de la question et la potentialité des conflits qu'elle engendre a amené le Président de Cap l'Orient, au nom du Pays, à saisir le Conseil sur le sujet de l'articulation ville/ports/rade dans une perspective de développement durable dynamique .

### *○ Notre approche du développement durable s'agissant de la rade*

Pour le Conseil, le **développement durable en rade de Lorient** signifie des activités humaines génératrices d'évolutions positives, voir de ruptures, tant sur les plans :

- économique : nouvelles activités, reconsidération des pratiques et des activités existantes,
- social : relation des habitants à la rade, facteur identitaire et fédérateur,
- environnemental : qualité de l'eau, préservation des rives et zones protégées, extension au delà de la rade vers la plate-forme littorale, protection des sites dunaires, ... .

Par ailleurs, sur ce sujet, le conseil estime qu'il est important de positionner le Pays de Lorient en un **Pays Maritime**. Au delà du rapport ville/campagne classique des pays en général, le Pays de Lorient doit tenir compte du milieu marin dans l'ensemble de ses réflexions.

Pour ce qui concerne la rade, c'est à partir de la mer qu'il s'agit de considérer l'aménagement et la conservation harmonieuse d'un environnement qui doit être à la fois lieu de vie, de travail, de loisirs. La mer constitue pour le Pays de Lorient **un trait d'union entre le local et le global** et lui donne une particularité et une exigence de qualité au regard des enjeux et de la complexité des milieux maritimes.

*○ Le présent avis est un travail intermédiaire qui s'inscrit dans une perspective globale à moyen terme*

Le conseil s'est centré sur :

- l'identification de la multiplicité des fonctions et des enjeux,
- la gestion des tensions engendrées par cette multiplicité,
- la nécessaire extension géographique de la réflexion en amont (Blavet, Scorff) et en aval, gestion de la plate-forme cotière, la rade étant un espace intermédiaire « liquide »,
- l'avenir du port de commerce et de la zone portuaire de Kergroise considérant que :
  - c'est la question dont l'actualité est la plus prégnante,
  - le conseil a déjà travaillé sur l'avenir de la pêche, son avis allant dans le sens d'une pérennisation sous conditions de cette activité,
  - la reconversion de DCNS est, au plan du positionnement industriel et technologique, une réussite et son avenir est ainsi consolidé. Par ailleurs le conseil de développement s'est déjà prononcé sur l'avenir industriel de la rive gauche du Scorff,
  - l'avenir de la BSM est fortement déterminé par les choix déjà faits sur ce site par Cap l'Orient.

Les questions autour de la rade s'inscrivent à l'échelle d'**un projet à long terme**. Il est nécessaire de considérer cet avis comme **un rapport d'étape** au terme d'une instruction par le conseil assez complète sur les principaux thèmes des trois volets économiques, sociaux et environnementaux.

Ainsi, le conseil consacrera ultérieurement du temps :

- au quartier du Péristyle (participation aux ateliers urbains du péristyle),
- à l'avenir de la plate-forme littorale et à ses enjeux (travail engagé sur le projet de recherche d'extraction de sables marins au large de la baie de Gâvres Quiberon),
- à la cohérence du développement de la rive gauche de la rade,
- à l'agriculture et aux activités agricoles (travail déjà engagé),
- à l'avenir du K3, espace emblématique fort, au même titre que le Péristyle.



## 2 - Le concept de rade, un concept récent

### ○ *Des réalités historiques*

Jusqu'à la création du District, une séparation réelle existait entre les deux rives de la rade : différences sociologiques, identitaires et politiques. La rive gauche s'identifiant largement au reste du Morbihan – territoire rural et de pêche Etel et Auray ; le trait d'union à tout ce territoire étant la ville d'Hennebont. La rade était un lien fort depuis la création du port de pêche de Kéroman pour les relations transrade pour venir y travailler.

Le concept de rade apparaît dans les textes relatifs à la réflexion sur des projets de territoire dans les années 90. Il existait historiquement le concept de rade de Port-Louis et d'estuaire de Pen Mané.

### ○ *Des réalités géographiques*

Cet espace est d'abord un confluent et une embouchure et il en a la forme et l'exiguïté. En conséquence, sa qualité naturelle est liée, entre autres aux rivières qui la compose, au delà, bien entendu des activités humaines.

C'est une faille naturelle de 13 mètres de profondeur qui est un lieu unique et qui explique l'activité navale multiple et il faudra inclure cette réalité comme un atout dans la réflexion.

### 3 - La rade aujourd'hui

#### ○ *La perspective historique des activités*

Si la rive gauche avait une vocation essentiellement résidentielle s'appuyant sur une activité rurale et de pêche, l'activité du commerce maritime était sur la rive droite profondément intégrée au tissu urbain. Ce n'est que récemment, dans les années 20 pour le port de pêche et dans les années 50 pour le port de commerce, que les espaces se sont spécialisés pour assurer le développement des fonctions portuaires. Les aménageurs de l'époque ont choisi de répartir les espaces par fonction. Rien ne dit qu'il était possible de faire autrement. Cette organisation a favorisé (ou a été favorisée par ) l'existence de mondes clos où chaque acteur s'occupe de son espace dans un rapport fonctionnel au territoire ou à l'espace concédé. Néanmoins, les habitants fréquentaient les ports, lieux de visite ou de festivités, ce qui, aujourd'hui, a disparu.

Donc, trois principes ont organisé l'espace de la rive droite :

- la primauté aux cinq activités portuaires, gestionnaires de l'espace côtier de la rive droite dans la logique économique de la reconstruction,
- une approche par espace spécialisé correspondant à des microcosmes plus ou moins coupés de la ville,
- une construction et réparation navale civile considérée comme secondaire par rapport à la construction militaire, particulièrement rive droite, à Lorient, même si des chantiers existaient, notamment pour la pêche.

Une des conséquences bien connue est d'avoir une ville avec un très faible accès à la mer, voire dos tourné à la mer.

#### ○ *De nouvelles attentes*

L'espace d'accès à l'eau est contraint :

- **en dehors des zones portuaires :**  
la côte est délimitée d'un côté par la pression foncière à l'ouest, et de l'autre par le grand site dunaire, à partir de Gâvres.  
Une nouvelle demande émerge pour avoir un espace urbain qui soit aussi ludique ou récréatif. Les citoyens et les touristes sont de plus en plus demandeurs de loisirs et très friands d'atmosphère maritime et portuaire.

- **dans les zones portuaires et le long du Scorff :**

Cette demande d'accès à l'eau est à la fois un élément incontournable de la réappropriation de l'espace public et économique par les citoyens (avec ses excès, son immaturité, son égoïsme), un élément d'attractivité des compétences et de l'envie de vivre à Lorient, et une source de nouvelles activités urbaines et économiques.

De plus aujourd'hui, le port est traversé de part et d'autre par des axes de développement urbain en profondeur vers la ville (axe « Hôtel de ville/Bassin à Flot » et axe « Hôtel de ville/Perrière ») et devra s'ouvrir à d'autres fonctions et de nouveaux usages.

L'équation à résoudre par le Port est maintenant de concilier son développement et la cohabitation avec de nouvelles fonctions urbaines, et cela en présence d'activités portuaires génératrices de nuisances.

Ceci est à relier à la nouveauté que représente l'activité maritime à caractère ludique (plaisance) et à l'attrait pour les atmosphères maritimes et les bords de mer comme lien de promenade.

### ***O Une nouvelle conception de la rade***

1. La rade est le coeur d'agglomération géographique et l'île Saint-Michel l'épicentre
2. Elle constitue un moteur d'attractivité
3. Elle autorise toutes les formes de navigation
4. La qualité de son eau est un enjeu majeur
5. La vocation économique de la rive droite est affirmée

En ce sens la rade est une « **rue maritime** » au sens métaphorique, c'est-à-dire un lieu où :

- des véhicules de tailles différentes se côtoient avec des objectifs différents,
- se tissent des liens,
- des usages multiples coexistent et où les affrontements potentiels sont régulés par la puissance publique.

Si cette approche peut paraître étrange ou dérouter, elle a de nombreux avantages. Ce concept moderne de « rue » permettrait ainsi d'aborder, en terme de méthodologie, un futur « cadre » ou « schéma général de développement de la rade de Lorient », comme **un projet fort d'espace public à partager**.

La forme de l'embouchure renforce cette approche

En conséquence,

*O La rade mérite un projet global de développement*

- qui décloisonne les espaces et intègre les fonctions diversifiées : économie, .....
- c'est l'expression à Lorient de la complexité dans laquelle l'activité humaine est entrée au 21<sup>ème</sup> siècle,
- qui propose un schéma de requalification des rives (quelque soit leur vocation : économiques, urbaines ou naturelles) à la hauteur des opérations de requalification urbaines des quartiers (accès à l'eau par des aménagements de rives, par des cheminements de l'intérieur de la ville vers la rive, mise en lumière des ports et de la ville, « élargie » à la rade (Port-Louis) .....
- qui renforce l'identité collective : chemin de ronde reliant toutes les communes entre-elles y compris Hennebont, intensification de la « rue » par les échanges transrade (transport de passagers permanent, plus diversifiés et plus fréquents, ouverture à l'offre privée, si besoin, de service public, propositions de nouveaux services associés au transport et aux déplacements, .....
- qui intègre une dimension festive avec des évènements (voir les projets concrets proposés par la commission sociale),
- qui scénarise l'avenir des espaces économiques en fonction des évolutions des trafics et des apports. Il s'agit d'envisager les activités futures éventuelles sans gêner le développement actuel.

## 4 – Les activités économiques riveraines

### *O Les nouvelles activités économiques*

Elles sont issues d'une économie de la connaissance : conception, technologies, culture, audiovisuel, tourisme, ...Il s'agit d'en conforter les noyaux. Leur développement est très lié à l'image, au développement durable et plus généralement à un positionnement qualitatif. Ce sont des activités de l'immatériel générant peu d'investissements physiques et d'occupation spatiale mais beaucoup d'énergie de réseaux, de recherche, d'attraction des compétences. Elles sont génératrices de développement en lien avec la technologie et le maritime.

Pour s'inscrire dans la tradition technique et industrielle de Lorient, elles doivent générer, au delà du service, des activités de transformation, de recherche et de formation (liens avec l'université) dans une gestion des conséquences écologiques (perspectives de développement durable).

- La grande plaisance doit s'adosser au tissu des PMI de tous types, capables de s'inscrire dans la filière en termes de construction et d'entretien.
- Le nautisme n'a d'intérêt qu'aux mêmes conditions, à savoir, générer de la construction, de la conception, de l'entretien.
- Le pôle DCN ingénierie, formidable opportunité peut féconder le tissu local, susciter des créations d'entreprises, ...
- Le pôle Image est représentatif d'activités actuelles qui peut marier technologies, cadre de vie, et activités économiques. Une synergie entre le pôle image, la mise en scène de la rade, l'identité de la pêche et le développement de la course au large, pourrait par les métiers de l'image donner un projet culturel et économique à échelle de l'agglomération et de la rade. On ne peut cependant que regretter son faible développement.
- Les événements artistiques et culturels liés à la mer, à connotation touristiques et pédagogiques, facteurs d'activité économique et d'image
- La compétence négoce-produits-logistique construite autour du port de pêche
- Les technologies de l'eau et les actions pour obtenir et maintenir une qualité des eaux de la rade en se positionnant sur la mise aux normes européennes en la matière.

## ○ *Les fonctions portuaires traditionnelles*

Elles sont le produit de l'histoire, de la volonté, des hommes, de l'identité collective de l'agglomération aux cinq ports.

Elles sont multiples et chacune doit être considérée dans sa dynamique propre en lien avec le territoire. **La majorité des activités portuaires ont des perspectives et se développent.**

- Nautisme : la saturation de la rade en places de port à flot est programmée. Cette activité s'est fortement développée en 20 ans et a trouvé son alliage avec le potentiel de savoir faire et d'industrie du bassin.
- Transport de passagers : cette fonction se développe avec l'agglomération et est appelée à se développer largement.
- Produits de la mer : cette activité s'est reconfigurée en développant l'aval de la filière (négoce-logistique-transformation) la diversification des apports et des origines dans un souci qualitatif. Elle gagnera en renforçant son effort de compréhension de la ressource, l'innovation dans les techniques et moyens de pêche économes en ressources, en énergie, en investissements et dans un contexte d'ouverture avec les autres acteurs de la mer d'un côté, et de la vie économique, de l'autre.
- Construction et réparation navale : pôle en ré-émergence, d'abord via le nautisme, il est en devenir autour des complémentarités civiles et militaires, de l'élévateur et, demain, de nouveaux acteurs et de la politique des constructeurs présents. L'élévation qualitative et la mise en réseaux des entreprises restent l'objectif.

**Pour toutes ces activités : la question essentielle est de savoir quelles sont les activités qui « doivent » rester au bord de l'eau et quel processus d'évaluation pour le développement durable?** Sachant notamment que beaucoup de chantiers prospèrent dans les terres à Inzinzac, Quimperlé et les plus grands chantiers industriels de la plaisance en Vendée.

...

- Commerce maritime : poser la question de l'avenir de cette activité n'est en rien une position contre le port et la zone de Kergroise, mais au contraire, anticiper les éléments formant son avenir. Aujourd'hui, la logique économique du port rencontre la logique de développement de la ville au sens large. Il se trouve que c'est celle dont l'avenir est le plus difficile à lire et mérite donc une attention soutenue et une réflexion collective d'autant qu'elle est consommatrice d'espaces. Plus que d'autres activités, elle est le produit d'une volonté collective.

## *○ Le port de commerce et la zone d'activités de Kergroise*

Quelques éléments de réflexion avant d'aller plus loin...

De toutes les auditions, il ressort qu'il est extrêmement difficile de repérer les trafics futurs, leur volume.

Quand à l'avenir des cuves, il est aussi difficile de discerner les conditions et intérêts de leur présence future (voir les auditions réalisées par le Conseil).

Dans tous les cas, il faut réfléchir à moyen et long terme

Situé au coeur de la ville, il n'a pas de solutions d'extension comme l'on fait la plupart des ports pour se désenclaver et accueillir des navires nouveaux.

Beaucoup de villes ont choisi d'exploiter leurs espaces portuaires urbains en friche pour des opérations immobilières et culturelles sur leurs docks. (Londres, Bilbao, Montréal, Valence, Malagua, Nantes,... et bien d'autres).

Il n'y a pas à Lorient de patrimoine de docks à proprement parler. A l'inverse, des édifices comme le K3 ou la Glacière, sont tout à fait « remarquables » pour ce genre de fonction.

Un port sans zones portuaires n'a pas d'intérêt pour les trafics.

Il est clair même qu'à Lorient, **c'est l'activité à terre qui va générer d'éventuels trafics nouveaux.**

L'avenir du port à Lorient dépendra aussi de la capacité de la Région Bretagne à mettre en oeuvre sa volonté de faire coopérer les ports bretons et nantais (Nantes-Saint-Nazaire) au service d'une ambition maritime commune.

Il est logique qu'une telle emprise foncière en coeur de ville, avec un mauvais état de la zone, génère des questionnements.

## *○ Sur le site portuaire, il s'agit d'améliorer les potentialités de développement*

- en maintenant les espaces portuaires. Les réserves foncières et les espaces en friches délaissés par certaines activités représentent une richesse car ils constituent une capacité de développement, que ce soit pour implanter des équipements ou des industries portuaires ou des aires de stockage. Il est nécessaire de gérer au mieux les espaces dédiés aux activités portuaires.
- en envisageant des possibilités de reconversion réversibles. Les mutations en cours aujourd'hui dans la rade mais aussi à venir entraînent des reconversions qu'il faut parfois laisser réversibles et qui peuvent permettre de revenir aux activités antérieures,

- en organisant les espaces de façon à **mieux gérer les interfaces** (port de commerce et port de pêche, ports et ville, port et déplacements inter-rives de la rade, ...) et de façon à inciter les activités qui ne nécessitent pas une localisation près de l'eau à s'implanter en dehors des espaces portuaires. Le principe de précaution voudrait que les terrains situés sur l'emprise portuaire ne soient plus dévalorisés y compris en termes fonciers.

Le Conseil ne peut donc que poser des questions auxquelles il invite les acteurs à travailler, et afin de réduire au mieux la consommation foncière urbaine et riveraine :

1. Quelles sont les activités qui doivent rester au bord de l'eau et celles que l'on peut (en utilisant l'intermodalité, c'est-à-dire le rail) regrouper en dehors de l'espace portuaire?  
Ce qui pose la question d'une zone d'activité « industrielle » lourde avec « zéro rejets » (voir le projet Gohelis, à Elven; 56),
2. Sachant que c'est la disponibilité des terrains qui suscite les projets de trafics, quels sont les activités réversibles que l'on peut installer sur la zone de Kergroise ? : activités ludiques, espaces publics, expositions culturelles temporaires, ... activités économiques facilement transférables,
3. Quelles contraintes peut-on imposer aux propriétaires privés pour requalifier la zone sur un plan esthétique et environnementale?
4. A moyen terme, si l'activité agroalimentaire se modifie (scénarios différents liées à des évolutions profondes : productions locales et innovations technologiques bretonnes, sécurité alimentaire, protections sécuritaires, production entièrement mondialisée, ...) et n'utilise plus la zone portuaire, quelles en sont les conséquences et comment organiser l'espace?
5. Si les cuves quittent la zone, quelles autres occupations prévoir?



## 5 – Les idées-forces des commissions

### *○ Vers un projet global de développement durable de la rade, de ses rives et de son espace côtier*

- Mettre en scène la rade, mettre en lumière la rade, valoriser les paysages y compris industriels
- Relier le centre de la ville à la rade par de véritables transformations, de longue durée, sur plusieurs axes, en intégrant au fur et à mesure de nouveaux projets répondant aux attentes des habitants et à la nécessaire l'évolution de la ville (certains projets déjà engagés) mais en les formalisant dans un projet rade .
  - axe « Hôtel de ville au péristyle »<sup>1</sup>
  - axe « Hôtel de ville à la Glacière »<sup>2</sup>,
- utiliser les espaces en « sur-sol » comme des balcons sur la mer : toit du K3; toit de la glacière, toit du port de pêche, .... projets qui concilient activités portuaires sans entraves et vocations urbaines suspendues, plus propices à la réconciliation du riverain avec la mer, car l'accès au sol restera limité.
- Soutenir les projets artistiques en lien avec la rade (ceux de l'atelier du Zef, des chorégraphes notamment « *Quai des Valses* », ...)
- Créer un lieu de création contemporaine et de musique s'inscrivant dans une dimension maritime
- Créer la fête de la rade
- Faire connaître la qualité des espaces naturels notamment rive gauche
- Faire de la qualité de l'eau un enjeu majeur par la mise en place de charte et contrats (type contrats de Baie ou autre),
- Avoir une politique concertée à moyen et long terme de gestion des dragages des sédiments

---

1 **AXE 1:** Stade du Moustoir/Piscine/Grand théâtre/Hôtel de ville/Jardin Jules Ferry/Palais des congrès/Office du tourisme/Bassins à flots/Embarcadère du transport urbain maritime vers Pen Mané/Estacade/Quartier du Péristyle

2 **AXE 2:** Hotel de Ville/Halles de Merville/Lycée Dupuy de Lôme/Avenue de la Périère/ Glacière/embarcadère Port-Louis/Citadelle et musée de Lorient

- Faire du transport urbain maritime, le transrade, un outil de développement du transport et le support des projets communs des communes riveraines,
- Créer une cellule prospective sur les activités émergentes en matière portuaire, et se doter d'un comité de réflexion portuaire global pour anticiper sur les trafics et les projets.
- Mieux utiliser le potentiel ferroviaire (sociétés privées?)
- Utiliser le conseil de développement comme instance de concertation transversale des acteurs dans une perspective Pays et non communale. La reprise du dialogue entre la ville et son port pourrait ouvrir de nouvelles perspectives à l'ensemble des acteurs.

## **6– Liste des invitations et auditions des commissions sur le sujet**

### **○ Commission environnement**

**Le traitement des boues de dragage** - exposé Lylian Le Goff et propositions – 19 janvier 2005 – diffusion en février 2005

**Tourisme et rade** (Avis « Tourime » du Conseil)- diffusion juin 2006

**Éléments sur l'espace portuaire** par Michel Rio, directeur du département urbanisme et maritimité à AudéLor – 19 octobre 2005

**Le contrat de baie de la rade de Brest et de son bassin versant** par Philippe Masquelier, de Métropole Brest Océane - 2005

**Rade et paysage**, éléments d'analyse invitée Madame Agnès Brochet – 22 mars 2006

**Visite thématique de Saint-Nazaire** : Projet global de développement : les projets Ville-Port 1 (1994-1996) et Ville-Port 2 (2002-2006) par Loïc Jauvin, chargé de mission Projet Urbain Littoral à la Délégation au Développement de la Région Nazairienne – 31 mai 2006

**Les sites Natura 2000 et la rade** , Invités Typhaine Gauchet, Cap l'Orient et Emmanuelle Elouard, responsable « Grand site dunaire Gâvres Quiberon » – 28 juin 2006

**Le PLU de Lorient et les projets qui permettent une ouverture possible vers la rade**, Marie-Christine Detraz, adjointe à l'urbanisme de la Ville de Lorient

**Les échanges inter-rade : liaisons maritimes** pour les déplacements entre Locmiquélic, Port-Louis et Lorient - Invitée Nathalie Le Magueresse, Vice-Présidente de Cap l'Orient pour les liaisons maritimes – décembre 2006

**La rade, coeur d'agglomération ?** : description des différentes fonctions urbaines de la rade par Armelle Livory Moser, chargée d'urbanisme à AudéLor – 19 décembre 2006

**La qualité de l'eau.** Invitation de Annie Le Luron, responsable du SAGE BLAVET – 16 janvier 2007

**L'extraction de sable au large de la baie de Gâvres Quiberon**

– 20 février 2007 – Invités : Stéphane Durand-Guyomard de SRD Lafarge  
Didier Collonge de SRD de Lafarge; Patrick Leconte de GSM

**L'extraction de sable au large de la baie de Gâvres Quiberon** – Invité Jimmy Pahun, président du Collectif « le peuple des dunes » - mars 2007 et Yves Lebahy, de l'université de Bretagne Sud, sur les conséquences (équilibre du trait de côte et ressource halieutique).  
20 mars 2007

**L'extraction de sable au large de la baie de Gâvres Quiberon.** Débat avec des experts des services de l'Etat : DIREN, l'IFREMER, CETMEF, pour une analyse des impacts du projet. (En cours).

### **O Commission sociale**

**Eléments sur l'espace portuaire** par Michel Rio, directeur du département urbanisme et maritimité à AudéLor – 19 octobre 2005

**L'appropriation de la Rade par ses habitants** – invité Didier Loncle de l'association Rade Environnement – mars 2006

**Visite thématique de Saint-Nazaire** : Projet global de développement : les projets Ville-Port 1 (1994-1996) et Ville-Port 2 (2002-2006) par Loïc Jauvin, chargé de mission Projet Urbain Littoral à la Délégation au Développement de la Région Nazairienne – 31 mai 2006

**Enjeux symboliques de la rade** ; invitation de Eric Delpech, Thierry Bertin, Pascale Chapelin, Catherine Raoulas, Olivier Le Pensec, professionnels du milieu artistique pour lesquels la présence de la rade constitue un élément de leur travail (chorégraphe, peintres, acteur culturel de Port-Louis, directeur de Musiques actuelles) réunis en table ronde – juin 2006

**Le PLU de Lorient et les projets qui permettent une ouverture possible vers la rade,** Invitée : Marie-Christine Detraz, adjointe à l'urbanisme de la Ville de Lorient - octobre 2006

**Approche sensible des espaces portuaires et de la ville** ("ce que disent les lieux"). Invité : Jean-Claude Vidaling, architecte, qui présente une démarche innovante d'écoute des sens. Jean-Claude Vidaling parcourt les lieux comme une "enquête". Il se prononce sur les rapports entre la ville et le port, entre les habitants et le port. Derrière cette démarche; l'architecte a développé un projet architectural pour la glacière. - novembre 2006

**Les échanges inter-rade : liaisons maritimes** pour les déplacements entre Locmiquélic, Port-Louis et Lorient invitée Nathalie Le Magueresse, Vice-Présidente de Cap l'Orient pour les liaisons maritimes – décembre 2006

**La rade, Coeur d'agglomération?** : description des différentes fonctions urbaines de la rade par Armelle Livory Moser, chargée d'urbanisme à AudéLor – 19 décembre 2006

## **○ Commission économie**

Visite du **port de pêche** et avis sur la pêche Invitation de la SEM port de pêche et section pêche de la commission portuaire du Pays de Lorient- 2004

Visite du **port de commerce** par Jean-Michel Sevin, directeur des équipements à la CCIM - 2004

**Les projets de reconversion portuaire de Cap l'Orient autour de la Rade** (péristyle et base des sous-marins : par Jean-François Rault, directeur de la Direction générale de l'aménagement de l'urbanisme et des transports de Cap l'Orient – 2004 -

**Evolution de l'urbanisation et occupation de l'espace** par Arnaud Le Montagner, chargé d'études à AudéLor - 2004

**Eléments sur l'espace portuaire** par Michel Rio, directeur du département urbanisme et maritimité à AudéLor – 19 octobre 2005

**Descriptif de l'espace de la rade et les grandes composantes de la rade** par Armelle Livory Moser, chargée d'études au département urbanisme et maritimité à AudéLor

**Le contrat de baie de la rade de Brest et de son bassin versant** par Philippe Masquelier, de Métropole Brest Océane - 2005

**Les réalités patrimoniales, juridiques et économiques de la rade de Lorient** par Jean-Paul Le Quéré, responsable du service maritime à la DDE du Morbihan

**La logistique portuaire en France et à Lorient** par Philippe Duong du bureau Samarcande Transport-Logistique-Territoire

**Les impacts économiques du dépôt pétrolier, perspectives et avenir** par Alain Tessier responsable logistique régional du groupe Total et Guy Destouche, chef d'établissement du dépôt pétrolier de Lorient

**Etat des lieux et perspectives de l'agroalimentaire et de l'industrie agro-alimentaire bretonnes** par André Souteyrat, chef du service "Veille, Etudes, Prospective" à la Chambre régionale d'agriculture Bretagne

**Visite thématique de Saint-Nazaire** : Projet global de développement : les projets Ville-Port 1 (1994-1996) et Ville-Port 2 (2002-2006) par Loïc Jauvin, chargé de mission Projet Urbain Littoral à la Délégation au Développement de la Région Nazairienne

**Enjeux symboliques de la rade** ; invitation de Eric Delpéch, Thierry Bertin, Pascale Chapelin, Catherine Raoulas, Olivier Le Pensec, professionnels du milieu artistique pour lesquels la présence de la rade constitue un élément de leur travail (chorégraphe, peintres, acteur culturel de Port-Louis, directeur de Musiques actuelles) réunis en table ronde – juin 2006

**Le PLU de Lorient et les projets qui permettent une ouverture possible vers la rade**, Invitée : Marie-Christine Detraz, adjointe à l'urbanisme de la Ville de Lorient - octobre 2006

**Présentation du port de commerce** par Jean-Michel Sevin, directeur des équipements à la CCIM

**La rade, Coeur d'agglomération ?** : description des différentes fonctions urbaines de la rade par Armelle Livory Moser, chargée d'urbanisme à AudéLor – 19 décembre 2006



## **COMMISSION SOCIALE**

*Saisine « Ville, Port, Rade  
et Développement Durable »*

Pour une nouvelle harmonie  
entre les centres urbains et la rade

L'appropriation des espaces littoraux  
par les habitants

*Mai 2007*

C o n s e i l   d e   d é v é l o p p e m e n t



## **Préambule**

Ce document constitue une réponse à la demande du Président du Pays de Lorient qui a saisi le Conseil par courrier du 5 décembre 2005.

**Les objectifs** formulés du commanditaire sont :

- « Obtenir le concours du conseil de développement à la définition d'orientations et de projets essentiels pour l'avenir de Cap l'Orient et du Pays de Lorient » *extrait du Courrier du 5 décembre 2005 adressé au Conseil de développement.*

- « Aboutir à un schéma de développement portuaire, maritime et urbain de la rade en réunissant les élus, les acteurs portuaires le conseil de développement, les associations. » *extrait du discours des vœux 2006, article de presse du 21/01/06*

**Les problématiques** abordées sont :

De part son histoire, la rade de Lorient avait une identité et une seule fonction, celle d'une rade militaire. Comme pour les autres activités portuaires de la rade, commerce, pêche et plaisance, les pratiques d'aménagement se limitaient souvent à des pratiques de gestionnaires d'équipements et d'infrastructures.

Depuis une dizaine d'années seulement, sous l'effet de la décentralisation et de la restructuration de la Défense, les collectivités locales se trouvent amenées à prendre des décisions sur l'avenir de ces espaces. Déjà des premières mutations économiques et spatiales ont eu lieu avec l'aide de financements européens.

Aujourd'hui, cela ne suffit plus, un besoin de concertation s'impose avec la naissance d'un conflit ville/port et avec les objectifs du développement durable. Plusieurs problèmes se cumulent : un blocage de l'accès à la mer par les emprises portuaires adossées à la ville, une tendance à la fermeture de ces espaces au public pour des besoins de sécurité, une évolution contrainte du port de commerce en raison de sa taille modeste et une sensibilisation des riverains aux risques industriels.

Ce document réunit seulement une partie des travaux du Conseil, ceux de la commission sociale

C o n s e i l   d e   d é v é l o p p e m e n t

## Sommaire

### 1 – Introduction : Créer une harmonie entre la ville et la rade

### 2 - Constat : un territoire générant de fortes attentes

- ...Car il reste encore inaccessible et clos
- Dissociation entre la ville et le port
- Le besoin d'un véritable projet global

### 3 - Propositions

- La rade comme support d'activités ludiques et récréatives
- Mettre la rade en coeur de ville
- Valoriser les aspects symbolique et poétique de la rade
- S'inscrire dans une dimension Rade

### 4 – 11 projets à soutenir

- Urbanisme
  - Projet 1 : Les concessions de la grande Glacière : « la Glacière se réchauffe »
  - Projet 2 - L'avenue de la Perrière et l'axe Mairie/Perrière : « à pied vers la rade »
  - Projet 3 - Quai des Indes : « ses terrasses de café, ...plein sud! »
  - Projet 4 - La base des sous-marins : « le toit : un point de vue à aménager »
- Patrimoine
  - Projet 5 - Un Chemin de Ronde sans rupture de continuité pour la rade de Lorient
- Evènements
  - Projet 6 - La fête collective événementielle ...vers une notoriété possible
- Artistique
  - Projet 7 - Donner une nouvelle poésie aux nuits lorientaises
  - Projet 8- Projet des Ateliers du Zef
  - Projet 9 - «Les Passeurs de Keroman »
  - Projet 10 - Un pôle de service culturel tourné vers la mer
- Dimension écologique
  - Projet 11 - Faire connaître aux habitants les qualités écologiques de la rade

### 5 - Question de méthode : un exemple à suivre

- Les projets « Ville-Port » de Saint-Nazaire
  - La rade comme atout potentiel d'attractivité économique et social pour l'agglomération

### 6 - Conclusion

### 7 - Liste des invitations organisées par la commission pour réaliser sa réponse

C o n s e i l   d e   d é v é l o p p e m e n t

## **1 - Introduction : Créer une harmonie entre la ville et la rade**

La Commission Sociale a invité plusieurs interlocuteurs à débattre de la ville, des espaces portuaires et de la rade sous l'angle **de l'appropriation de ces espaces en mutation par les habitants.**

Elle a souhaité orienter ses propositions dans la perspective de **réussir à créer une harmonie entre la ville et la rade, entre le « liquide et le solide » et apporter un regard nouveau** (qui ne serait pas celui de la dimension économique, la plus souvent mise en avant).

La commission souhaite également s'ouvrir à une vision élargie et globale de la rade. Les propositions formulées dans cet avis s'intègrent dans un espace communautaire, **pas seulement lorientais, mais dans un projet que porterait l'ensemble du Pays de Lorient.**

Le développement nécessaire des espaces du port et de la rade ne serait bénéfique que s'il profite à toutes les catégories de population et s'il contribue à l'amélioration du « vivre ensemble ».

Enfin, la référence au développement durable, demandée par le commanditaire de cet avis, nous oblige à avoir une démarche :

- **anticipatrice** : se poser certaines questions comme celle des mutations à venir (ex : maîtrise de la consommation énergétique qui pourrait amener à revoir les projets liés au portuaire comme la pêche ou le transport),
- **transversale** : il s'agit de croiser les aspects économiques, sociaux et environnementaux.

## 2 - CONSTAT : UN TERRITOIRE GÉNÉRANT DE FORTES ATTENTES

### *O...Car il reste encore inaccessible et clos*

- Le clivage entre la ville et les espaces portuaires a de multiples conséquences au niveau spatial, culturel, social et économique dont notamment :

#### La fermeture physique des espaces côtiers, particulièrement au droit de la commune de Lorient.

Les fermetures se caractérisent par des enclos, des murs, des grillages, des portes « on butte sur des murs, des grilles, ... ». Mais les habitants souhaitent rester au contact des ports, ils « s'infiltrèrent » à défaut de disposer d'espaces collectifs organisés. « La rive, on a jamais pu y aller<sup>1</sup> »

Les ports ont tendance à devenir des outils techniques et non plus des centres d'activités. Le rejet de la présence des habitants y est de plus en plus sensible. Si les ports apparaissent comme des enclaves, ils sont perçus aussi comme vide d'activités portuaires.

#### Le morcellement des espaces due à une spécialisation des fonctions en décalage avec les fonctions urbaines de fluidité et de mixité.

Lorient est une ville difficile à « lire ». Elle offre au regard une « forme de chaos » pour un oeil venant de l'extérieur. Il existe beaucoup « d'accidents » dans la ville. La ville a des cicatrices, la ville a une histoire violente qui se ressent encore.

### *○ Dissociation entre la ville et le port*

Avant, la vie sociale autour des établissements portuaires semblait plus intense (port de pêche).

La rade était habitée notamment par les travailleurs des ports résidants à Riantec, Port-Louis, Gâvres, Locmiquélic, ...

Aujourd'hui, les habitants ne « sentent » plus les projets pour un port d'avenir (pas de connaissance d'un projet fort). L'activité actuelle, pourtant toujours prégnante, ne se « voit plus ». Le clivage s'aggrave avec ses habitants, il

---

<sup>1</sup> Citations empruntées à nos interlocuteurs ou recueillies par eux même auprès des habitants

y a un « dos à dos » avec la ville, spécialement sur le territoire lorientais où les habitants sont privés de leurs rives.

Les seuls habitants qui vivent encore la rade au quotidien sont les habitants de Locmiquélic et de Port-Louis. Il faudrait donc que les riverains qui leur font face puissent eux aussi, de nouveau, jouir pleinement du spectacle de cette rade.

#### La vie économique.

Au travers les diverses approches historiques que nous avons suivies, il apparaît nettement que la ville de Lorient, et plus largement la rade, était portuaire, c'est-à-dire que la vie du port était mêlée intimement à la vie des habitants.

#### La ville, la fête et le port

Les relations des habitants avec la mer s'accompagnaient de liesses, ce dont témoignent les photographies des inaugurations portuaires et des lancements de bateaux.

Aujourd'hui, la perception des espaces portuaires semble plutôt négative. Ils apparaissent un peu délaissés, dégradés et sont méconnus des habitants.

S'y est ajouté le contexte de la baisse des emplois liés au monde maritime

#### La vie sociale

Il est bien souvent d'usage de séparer le cadre de vie et le développement économique. Leur interdépendance est pourtant aujourd'hui reconnue. Pour attirer des flux et des richesses, la « ville portuaire » doit être agréable et moderne.

L'enjeu va être de rétablir localement une certaine synergie entre fonction portuaire et fonction urbaine et plus largement avec les activités de tourisme et de loisirs.

La rade est en général uniquement appréhendée pour ses projets maritimes mais rarement sous l'angle d'une attractivité bénéfique pour la ville, pour les habitants actuels qui finissent par s'expatrier en périphérie, pour ses futurs habitants, pour ses futurs entreprises, ....

Le potentiel du site sur le plan du paysage, de l'esthétique, de la poésie est sous valorisé comparativement à ce qu'il peut « rapporter » en terme d'attraction et de promotion de la ville, et plus largement de l'agglomération.

***○ Le besoin d'un véritable projet global***

Il manque un véritable projet tant maritime que ludique pour la rade et non plus des actions éparses et ponctuelles.

Il y a une attente forte pour un projet global collectif qui respecterait l'identité de cette rade et fédérerait pour les habitants de l'agglomération, qui tiendrait lieu à terme d'identité territoriale pour le Pays de Lorient et qui permettrait à Lorient de devenir une ville moyenne de grande envergure.

La rade fait partie en effet des traits qui caractérisent le pays de Lorient : la confluence de plusieurs rivières. L'eau y occupe une place privilégiée.

**Pour que la rade puisse symboliser le Pays de Lorient, il faut tisser des liens qui unissent la rade à son territoire, qui rendent fiers les habitants de tout le Pays.**



### 3 - PROPOSITIONS

#### ○ *La rade comme support d'activités ludiques et récréatives*

Pour réconcilier la rade avec ses habitants, il nous semble important de proposer aux habitants des lieux de pratiques récréatives diversifiées : promenades, points de vue, jardins, espaces naturels, aires de jeux, aires de pêche, .....

Pour cela, les collectivités locales doivent s'organiser pour mettre en place des projets fédérateurs, trouver un style contemporain spécifique d'aménagement, mettre en place des méthodes de projet, et organiser le montage des partenariats. Les projets restent maintenant à inventer, en lien pourquoi pas avec les activités de la Cité de la Voile.

En dehors des nombreuses actions déjà mises en place par les collectivités et notamment les lignes de bato-bus et les sorties en bateau en rade lors des saisons touristiques, voici quelques idées pour une découverte ludique de la rade :

- Pour faciliter la pratique de la marche en bordure littorale, rade incluse, il faut impérativement veiller à ce que les promenades côtières soient praticables en continu et facilement identifiables comme des espaces de découverte. Cela nécessite d'aménager des espaces publics urbains ou naturels : à Lorient, à Lanester, aux rives du Ter, au port de Kernevel à Larmor-Plage et ainsi jusqu'à Hennebont. De privilégier l'espace piéton à l'espace de stationnement des véhicules, en limite des rives.
- Pour favoriser la pratique du vélo qui est un mode de déplacement doux, non polluant, non bruyant et de détente, il faut aménager des pistes cyclables et des circuits distincts des voitures et des voies rapides, pour inciter plus les habitants à aller aux plages en vélo, notamment
  - en continu entre le centre de Lorient et les plages jusqu'à Guidel,
  - en « circuits-boucles » : ex : le tour de la Petite Mer de Gâvres ou le tour de la rade, en incitant l'utilisation du « bato-bus ».
- Autour de la rade, il serait intéressant de faire naître ou renaître la pratique des sports nautiques en aidant les clubs à s'installer sur les bordures de la rade, autour des cales et débarcadères. Cela contribuerait à animer la rade. Les bateaux des différents ports de plaisance ne sont eux que de passage. Brest, avec l'aménagement du Moulin

Blanc, donne l'exemple d'une ville qui a su favoriser cette pratique dans un espace autrefois très peu accueillant, pour en faire un lieu où règne maintenant une forte animation et qui attire les jeunes.

### ○ *Mettre la rade en coeur de ville*

La ville de Lorient au travers de son PLU (Plan local d'urbanisme) a commencé à dessiner quelques pistes pour redonner des possibilités d'aménager les espaces urbains en direction de la rade, et respecter une plus grande perméabilité ville/rade.

Le PLU de Lorient présente un potentiel non négligeable de projets pouvant faire évoluer la vie autour de la rade : l'affirmation de la qualité de vie et de la reconquête de la façade maritime.

Aujourd'hui, il y a une véritable demande d'accès à la rade et de qualité de l'eau. Les activités portuaires devront garantir désormais une qualité de vie et de l'environnement aux habitants limitrophes. Au cours des Ateliers du PLU, les habitants se sont montrés très favorables à de l'habitat sur le secteur portuaire afin de palier le sentiment de friches et de déshérence que donnent les zones portuaires.

### ○ *Valoriser les aspects symbolique et poétique de la rade*

L'atout culturel est aujourd'hui un moteur d'attractivité pour une ville. Pour cela il faut avoir une politique culturelle et artistique plus large que l'action communale, ouverte à l'échelle intercommunale et suivie sur le long terme.

#### La pêche et la ville

Dans l'imaginaire des lorientais le port de pêche est rattaché au passé, il serait donc important de mettre en scène ou d'organiser des projets pour **valoriser la présence et l'image active de la pêche.**

Le port de pêche est une véritable source de matériaux à travailler aussi pour les artistes.

Sur le plan touristique, signalons l'exemple d'Haliotika, réalisation du port du Guilvinec où le toit de la criée a été aménagé, avec un succès qui ne se dément pas, en observatoire de l'activité du port de pêche.

## ○ *S'inscrire dans une dimension Rade*

- Tenter de développer une conscience de la rade pour qu'elle devienne un lieu convergent et réponde aux grands défis de l'avenir.
- La dimension paysagère est particulièrement importante car la rade ne se perçoit que depuis les points hauts et depuis les séquences qui la longent (Les rives du Scorff entre Lorient et Lanester sont à valoriser dans un projet global)...Cela comprend les **points hauts, les balcons et belvédères, les points de vues et les perspectives**. Il s'agit de recenser de manière précise et d'organiser un programme de valorisation. Ceci redonnera une véritable place au paysage. Un parcours pourrait rejoindre tous ces points hauts dans un ensemble. C'est bien en prenant de la hauteur que le paysage se révèle différemment ( ex des Remparts de Saint-Malo)
- Pour définir un « espace projet » pertinent, il faut appréhender la rade comme un espace de vie, à la dimension du Pays. L'approche communale étant trop réductrice, un travail communautaire spécifique sur les rives est à faire.
- A l'exemple de la politique culturelle entreprise à Port-Louis avec « Avis de temps fort<sup>2</sup> », manifestation ouverte sur la rade, il faudrait pouvoir
  - mettre en réseau tous les acteurs impliqués dans des activités festives autour de la rade (« la rando nautique », « fête de la langoustine », circuits découvertes, Pass multi-site, ...),
  - partager les savoirs-faire, voir si certaines ne pourraient pas avoir lieu aux mêmes dates pour :
  - créer un événement commun, et
  - obtenir une meilleure visibilité.
- Le concept d'une fête de la rade est simple et évident mais n'existe pas, quelque chose comme « **toute la rade en fête** » dont le concept reste à imaginer.
  - La rade est la dimension historique de Lorient  
La rade est vue comme un espace qui sépare plus qu'il ne réunit pourtant, la densité de population est importante des deux cotés. Port-Louis est deuxième en densité après Lorient, et c'est le coeur historique de Lorient, avant le Faouëdic.  
Il faudrait donc élargir la vision historique de Lorient et engager des actions pour relier les deux ports historiques.

<sup>2</sup> « Avis de temps fort » est un festival des arts de la rue qui s'inscrit sur trois jours, à l'Ascension, dans la ville et autour du patrimoine de la cité de Port-Louis. Certains spectacles sont déconcentrés sur Gâvres et en bateau, sur la rade.

## 4 – 11 PROJETS À SOUTENIR

Afin de réconcilier les habitants avec le port, et les amener vers le large, il s'agit de proposer des perspectives dans le cadre de **différents projets**.

Le Conseil de développement en a étudié plusieurs et **suggère que des études progressent** sur la base des premières idées émises.

### ○ *Urbanisme*

#### □ **Projet 1 : Les concessions de la grande Glacière : « la Glacière se réchauffe »**

L'architecte Jean-Claude Vidaling propose un projet de réhabilitation de La Glacière, une transformation spectaculaire qui conserve au site son caractère originel. Il répond à la recherche d'une solution à l'écoute de la ville, sur un point singulier, comme une pièce sur un échiquier. La grande Glacière pourrait être un objet stratégique, réconciliant les intérêts portuaires et le besoin d'ouverture à la ville.

**Cela pourrait devenir une charnière entre deux mondes.**

Le projet répond à la problématique exposée à savoir :

- réserver des bureaux pour les concessionnaires du port et pour les échanges internationaux,
- être un trait d'union entre l'avenue et la mer,
- apporter de la lumière par un éclairage « rouge » qui renvoie de la chaleur (réchauffement d'une glacière!, tout un symbole)
- organiser un grand hall ouvert au public pour des salons, des événements ou tout simplement pour la promenade,
- aménager le toit , en faire un lieu fort de découverte et d'ouverture sur le large.

Ce projet nous semble fédérateur sur le plan économique et touristique

#### □ **Projet 2 - L'avenue de la Perrière et l'axe Mairie/Perrière : « à pied vers la rade »**

- L'Avenue de la Perrière pourrait jouer un rôle très important en tant qu'« avenue trait d'union » entre la ville et le port (lieu déjà urbain et animé). Il serait nécessaire de **mener des réflexions et études urbaines** sur l'ensemble de l'axe Mairie/Perrière, de manière

à l'élever au statut d'une avenue agréable à déambuler (redessiner les espaces publics, ménager des aires de jeux et des promenades au bord de l'eau, ...)

- Cette avenue pourrait évoluer **vers un lieu de création artistique** (déjà des pièces du puzzle existent avec l'Ecole des Beaux Arts, les ateliers d'artistes de l'avenue de la Perrière et jusqu'à la rive gauche (Locmiquélic et surtout Port-Louis)) en y intégrant le point de liaison avec la rade : **la glacière.**
- Cette étude d'urbanisme pourrait être menée de manière complémentaire aux projets urbains de l'axe Moustoir/Bassin à flot/Péristyle

**□ Projet 3 - Quai des Indes : « ses terrasses de café, ....plein sud! »**

- Le linéaire de bâti du Quai des Indes possède un potentiel très fort de valorisation de la rade en ville. C'est sans doute la partie la plus « portuaire », la plus ensoleillée de la ville et la plus attractive pour les habitants et les estivants.
- Il serait donc judicieux d'y mener un projet pour que ce quartier devienne un véritable lieu de rencontre urbain, convivial et fédérateur de la population et ce, dans la continuité du futur développement du péristyle (un peu à l'image des espaces piétonniers du port de la Rochelle agrémentés de terrasses de cafés). Le projet devra étudier les moyens d'aménager le quai sans voiture en organisant autrement les circulations et guidant le public vers le bato-bus pour des promenades en bateau vers Pen Mané. Ceci implique une piétonisation radicale pour enrayer le flux de voitures.
- Cet aménagement urbain est à mener conjointement au projet d'aménagement du péristyle dont l'effet de synergie peut permettre d'élever Lorient au rang d'une ville de bord de mer attractive.

**□ Projet 4 - La base des sous-marins : « le toit : un point de vue à aménager »**

Dans une base des sous-marins, libérée de ses clôtures, une zone devrait être réservée pour un grand espace public d'intérêt paysager, qui pourrait s'inspirer de ce qui a été fait à Saint-Nazaire, ceci toujours dans l'optique d'une réappropriation des rives de la rade par ses habitants.

Par ailleurs, les toits de la base des sous-marins constituent un lieu « magique », propice à la découverte de la ville, de la rade, du port et du grand large.

## ○ *Patrimoine*

### □ **Projet 5 - Un Chemin de Ronde sans rupture de continuité pour la rade de Lorient**

Le conseil a déjà émis un avis favorable à la création d'un passage sécurisé pour les piétons, cyclistes et autres sur le Blavet soit par la restauration du tablier de l'**Ancien Pont du Bonhomme**, soit par un passage bateau pour le transport des vélos, soit par un aménagement de la route actuelle.

C'est un projet qui valorise le patrimoine architectural, historique, maritime et naturel. Il offre la possibilité de réaliser un parcours-découverte de la rade de Lorient sans rupture de continuité, associant réhabilitation et développement économique, préservation et ouverture au public, créant un lien social nouveau entre les deux rives pour un aménagement solidaire des espaces.

Un circuit en étapes pourrait avoir des thèmes et être jalonné de panneaux sur des sujets multiples, tels que la science, la biologie, la géologie ou l'histoire ?

Le projet dans sa globalité présente un réel intérêt politique et symbolique pour le Pays de Lorient afin de relier Port-Louis à Larmor-Plage par la voie pédestre.

## ○ *Evènements*

### □ **Projet 6 - La fête collective évènementielle ....vers une notoriété possible**

L'idée est de monter un événement qui marque la rade et qui devienne emblématique. La rade fait lien, mais c'est un territoire encore secret, incompréhensible.

Ce projet renvoie aux succès des « Jedis du Port » de Brest, de la « Folle journée de Nantes », des « Escales de Saint-Nazaire », du festival du Vent de Calvi, en Corse .....

Ex : Concept des « Escales »

*Depuis 1992, les musiques du monde s'invitent sur le Port. le temps d'une escale !*

*2 jours et 2 nuits de fête autour des musiques vivantes, traditionnelles ou actuelles, en provenance chaque année d'une région différente du monde.*

*Fondée sur la particularité d'une prospection en amont du festival menée par le directeur du festival et son assistant, la programmation offre au festivalier le miroir fidèle de la réalité musicale des pays invités.*

***Mémoire vivante de la construction des plus grands paquebots de croisière, entre bords de Loire et Océan atlantique, les quais du Port renouent avec leur vocation historique, quasi***

***naturelle, d'hospitalité, d'accueil et d'échanges de toutes les cultures.***

*Entre hangars, grues, base sous-marine et ancienne criée, dans le décor naturel de ce site insolite, près de 250 artistes partent chaque année à la rencontre d'un public large.*

Sortir la culture de son emprise communale pour qu'elle s'étende à la rade, accompagner un mouvement.

Il est important de lancer une recherche sur un concept artistique et surtout évènementiel qui redonne une dimension collective à la rade et modifie son image. On peut ici faire confiance à l'imagination créative des artistes locaux pour « accoucher » d'un projet qui distinguerait Lorient.

○ *Artistique*

□ **Projet 7 - Donner une nouvelle poésie aux nuits lorientaises**

Le projet consiste en une **mise en lumière** pour mieux révéler la poésie des lieux de travail

Comme a pu le faire en de nombreux lieux le plasticien Yann Kersalé, et d'autres plasticiens ailleurs (à Saint-Nazaire, Rennes, Nantes,...) des trajets lumières pourraient relier les différents points de la rade depuis des espaces patrimoniaux de la rade (lieux à définir : citadelle, base des sous-marins, grues, .....

La singularité de la nuit offre aux artistes des possibilités infinies d'interventions. L'espace public pourrait ainsi devenir un domaine d'exploration et les lieux sculpturaux sont facilement à disposition dans la rade.

Une animation existe déjà souvent ignorée : mouvements des bateaux de pêche, balises clignotantes, ....

Cela permettrait de donner aux lieux une autre dimension, en proposer une autre perception.

**Mettre en lumière la rade, c'est l'utiliser pour raconter une histoire.** Et aussi susciter une autre manière de la pratiquer. L'eau, ses reflets, ses couleurs sont des vecteur intéressant pour la ville et l'agglomération.

□ **Projet 8- Projet des Ateliers du Zef**

Des artistes réfléchissent à un certain nombre d'animations :

- images projetées (photos ou films) sur des supports originaux : mur de vapeur, murs de la ville, écran flottant qui naviguerait sur la rade.

□ **Projet 9- «Les Passeurs de Keroman »**

Parmi les projets communs, l'envie de travailler avec les enfants pour leur transmettre, sans nostalgie, l'histoire de la pêche et de Keroman, mais aussi pour réfléchir à l'avenir de Lorient, en essayant de comprendre comment les enfants voient la ville et ce qu'ils en attendent. L'idée est de faire faire à chaque enfant (CM1, CM2, 6ème), sur plusieurs communes, un marin immatriculé avec un message écrit (mots d'enfants sur l'avenir maritime). Ensuite ces marins seraient plantés pour créer un itinéraire de promenade autour de la rade sur une journée.

Les « passeurs de Keroman » ne font que longer la rade du péristyle à Larmor sans « passer » sur l'autre rive, mais le terme passeur fait davantage référence au passage d'un message : l'avenir vu par les enfants. Aujourd'hui il est réécrit pour la rade, c'est un projet qui s'adapte.

#### **Projet 10 - Un pôle de service culturel tourné vers la mer**

Les jeunes (25/45), sont moins touchés par les références historiques et sont par ailleurs dans le besoin d'un lieu adapté à leurs références culturelles, dans la continuité de la salle des musiques actuelles (à délocaliser).

Trouver un site adapté pour regrouper les bureaux, un club de nuit, une salle de concerts et un café culturel, et en profiter pour tenter de créer un pôle économique de services culturels en attirant des micro entreprises liées aux services et aux musiques actuelles.

Par définition ce site à caractère culturel devra être tourné vers la mer pour s'inscrire dans une vision de pays maritime.

### *○ Dimension écologique*

#### **Projet 11 - Faire connaître aux habitants les qualités écologiques de la rade**

Les habitants de la rade disposent d'espaces naturels de grande qualité aux portes de chez eux. Cette présence d'une rade très naturelle n'est pas reconnue par ses habitants. Cet atout mériterait de bénéficier d'une plus grande connaissance : **la rade comme zone de production de ressources vivantes . Il s'agit de poursuivre les projets de valorisation de ces espaces naturels et de connaissance**, au même titre que la Maison de l'île Kerner.

Dans la rade, notamment, des espaces sont classés « Natura 2000 ». L'objectif du réseau Natura 2000 est de préserver la diversité de la nature en Europe en constituant un réseau européen de sites, abritant des habitats (milieux naturels) et/ou des espèces dits



d'importance communautaire (européenne), c'est-à-dire, qui sont menacé(e)s à l'échelle européenne.

Une zone de protection spéciale existe pour la rade de 480 hectares sur trois sites : le marais de Pen mané, le fond de la Petite Mer de Gâvres et les étangs de Kervran Kerzine.

## 5 - QUESTION DE MÉTHODE : UN EXEMPLE À SUIVRE

### *O Les projets « Ville-Port » de Saint-Nazaire*

#### **LA RADE COMME ATOUT POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL POUR L'AGGLOMÉRATION**

Parce que cet espace **est un facteur majeur de différenciation dans la compétition entre les différentes agglomérations**, il est prioritaire d'y renforcer la qualité de vie et son appropriation par tous les habitants.

Nous pensons qu'une ville au bord de l'eau est attractive si elle exploite son potentiel.

Elle « rapporte » aussi beaucoup à long terme car elle attire des entreprises par la qualité de son cadre de vie.

Sur le modèle de la ville de Saint-Nazaire, il nous semble qu'il est important de s'appuyer sur un **Projet global de développement** dans lequel tous les éléments du puzzle ont été pris en compte avant toute décision d'aménagement et de développement. Il s'agit de prendre son temps mais de s'organiser et de concerter. A Saint-Nazaire, la mixité sociale est encouragée. La qualité architecturale rend quasiment invisible la nuance entre les logements sociaux et les logements privés.

Le bilan opérationnel du projet Ville Port – Phase 1 de Saint-Nazaire est exemplaire:

*Economie* : création d'une destination touristique : Musée des paquebots;

*Social* : logements sociaux de grande qualité;

*Urbain* : requalification de la base sous-marine;

*Environnement* : reconversion des friches industrielles (10 ha de friches réhabilitées);

*Commercial* : développement commercial important, cinéma multiplexe, nouveau supermarché au centre;

Surfaces aménagées : 30000 m<sup>2</sup> d'espaces publics.

Le plan lumière (Y. Kersalé) a été très important sur cette phase, il a permis de communiquer sur le projet mais aussi de sortir d'une image négative de la ville.

Quand à la phase 2 du projet Ville Port 2002-2006, elle permettra de réaliser un projet de centralité d'agglomération et de structurer et réunir deux pôles d'attractivité (Le Paquebot et la base) dans une même centralité. Elle prolonge l'opération phase 1 en changeant d'échelle car le projet est conçu comme un projet structurant pour la métropole.

Le **Projet global de développement** permet un arbitrage des actions avec des investissements, une discipline de départ (pour un mandat municipal, tous les investissements sont définis à l'avance) et une concentration des efforts sur les projets qui permettent d'atteindre les objectifs.

**Cette méthode consiste à identifier les priorités transversales permettant de faire travailler ensemble les logiques économiques, sociales, urbaines et environnementales, puis à faire partager ces priorités par un grand nombre d'acteurs et de partenaires.**

## 6 - CONCLUSION

Après avoir entendu de multiples intervenants, le sentiment du conseil de développement est qu'il faut lancer des interventions au plan politique, mettre en route le processus créatif et imaginatif, puis le faire partager par l'ensemble du Pays de Lorient.

Les idées présentées dans cet avis mériteraient d'être prises en compte par un collège multipartenarial qui associerait des élus, des techniciens, des professionnels, des urbanistes mais aussi des artistes.

Une deuxième phase serait d'associer à la réflexion les habitants dans une sorte « d'Etats généraux de la rade »

## 7– LISTE DES INVITATIONS ORGANISÉES PAR LA COMMISSION POUR RÉALISER SA RÉPONSE

- **Éléments sur l'espace portuaire** par Michel Rio, directeur du département urbanisme et maritimité à AudéLor – 19 octobre 2005.
- **L'appropriation de la Rade par ses habitants** – invité Didier Long de l'association Rade Environnement – mars 2006.
- **Visite thématique de Saint-Nazaire** : Projet global de développement : les projets Ville-Port 1 (1994-1996) et Ville-Port 2 (2002-2006) par Loïc Jauvin, chargé de mission Projet Urbain Littoral à la Délégation au Développement de la Région Nazairienne – 31 mai 2006.
- **Enjeux symboliques de la rade** ; invitation de professionnels du milieu artistique pour lesquels la présence de la rade constitue un élément de leur travail (Eric Delpech, Catherine Raoulas, Olivier Le Pensec, Thierry Bertin, chorégraphe, peintres, acteur et élu culturel de Port-Louis, directeur de Musiques actuelles) réunis en table ronde – juin 2006.
- **Le PLU de Lorient et les projets qui permettent une ouverture possible vers la rade**, Invitée : Marie-Christine Detraz, adjointe à l'urbanisme de la Ville de Lorient - octobre 2006.
- **Approche sensible des espaces portuaires et de la ville** ("ce que disent les lieux"). Invité : Jean-Claude Vidaling, architecte, qui présente une démarche innovante d'écoute des sens. Jean-Claude Vidaling parcourt les lieux comme une "enquête". Il se prononce sur les rapports entre la ville et le port, entre les habitants et le port. Derrière cette démarche; l'architecte a développé un projet architectural pour la glacière. - novembre 2006.
- **Les échanges inter-rade : liaisons maritimes** pour les déplacements entre Locmiquélic, Port-Louis et Lorient invitée Nathalie Le Magueresse, Vice-Présidente de Cap l'Orient pour les liaisons maritimes – décembre 2006.
- **La rade, Coeur d'agglomération?** : description des différentes fonctions urbaines de la rade par Armelle Livory Moser, chargée d'urbanisme à AudéLor – 19 décembre 2006.
- **Préparation de l'avis en collectif restreint de la commission** :
  - le 16 janvier 2007
  - le 6 février 2007
  - le 20 février 2007



**Conseil de Développement**  
**du Pays de Lorient**

**COMMISSION ENVIRONNEMENT**

*Saisine « Ville, Port, Rade et  
Développement Durable »*

La gestion de l'environnement dans un espace  
soumis à des fortes pressions

Pour une approche du développement durable  
basée sur plus de concertation

*Mai 2007*

## Conseil de développement

## **Préambule**

La commission environnement a auditionné plusieurs interlocuteurs pour débattre sur la rade et la zone littorale sous l'angle de l'approche du développement durable et plus particulièrement de la question environnementale sur un espace restreint et soumis à de fortes pressions humaines.

Elle a souhaité orienter ses réflexions et propositions dans la perspective d'une prise en compte des enjeux environnementaux sur un espace de confluence des usages et des fonctions.

Les réflexions et les auditions ont porté essentiellement sur la rade au sens large, mais les aspects portant sur la gestion de l'ensemble de l'espace littoral et maritime n'ont guère été abordés, alors que ces aspects sont en lien étroit avec la question de la Rade. Il ne s'agit donc ici que d'une ébauche d'une réflexion plus globale, indispensable.

## Conseil de développement



SOMMAIRE

**1. Introduction : La rade et le littoral confluence des usages**

**2. La rade, un espace d'importance écologique**

Une qualité de l'eau sous surveillance : un espace en aval des bassins versants

Des fonctions écologiques certaines

La rade comme espace productif naturel

Une rade pour une variété de paysages

La rade support de déplacements alternatifs à la voiture

**3. La rade, un espace soumis à de fortes pressions**

Des fonctions portuaires polluantes

- Risques technologiques
- Sédiments de dragage

Des projets à risques pour l'écosystème

- Extraction des sables
- Extensions des ports

**4. Conclusion : une planification nécessaire pour des projets de développement durable**

## Conseil de développement

## **1. Introduction : La rade et le littoral confluence des usages**

Le Pays de Lorient constitue un modèle de pays maritime. Ceci implique de concevoir le développement durable du Pays en intégrant la gestion de l'espace maritime adjacent. Cet espace côtier dépend de la logique d'exploitation et de gestion mise en oeuvre par ses utilisateurs mais aussi des conséquences du modèle de développement sur le littoral et la partie continentale du pays. L'enjeu pour le Pays est donc de favoriser une utilisation pérenne des ressources de la zone côtière, mais aussi de concevoir une logique de développement sans conséquences néfastes pour l'espace maritime et apte à valoriser les ressources du littoral. La tâche est difficile comme en témoignent les multiples conflits et débats qui portent sur les divers projets présentés récemment.

Il s'agit de mettre l'accent sur les enjeux maritimes (rade et toute la zone littorale) pas seulement en termes de préservation écologique mais dans une démarche plus globale de développement durable et de gestion intégrée de la zone côtière.

Historiquement la rade est un milieu naturel aménagé par l'homme avec des actions de remembrements. La Compagnie des Indes et la Marine ont ainsi commencé à combler les vasières pour constituer des terre-pleins destinés à une vocation portuaire.

Aujourd'hui les aménagements tiennent compte de la valeur écologique des milieux d'une part et des habitants, d'autre part. Il n'est plus possible d'agir comme hier. L'Anse de Sterbouest devait aussi faire l'objet d'un remblaiement, mais est aujourd'hui classée Natura 2000. Ainsi, avec une vigilance plus importante ces dernières années, la rade peut compter des espaces naturels d'importance écologique, notamment sur la rive gauche.

La rade est plurielle, elle n'existe pas en tant qu'espace défini. Les enjeux à traiter renvoient à des territoires d'échelles différentes (bassin versant, hinterland, bassin de vie...). La rade est un point de convergence (mer et terre, habitat et travail, résidentiel et portuaire...) et la proximité des rives renforce la confrontation des usages. La rade est un espace de partage qui doit tenir compte des enjeux urbains, économiques et environnementaux. La difficulté est d'intégrer les activités de coeur de ville tout en maintenant et valorisant la rade comme espace productif naturel, source de richesses économiques. L'un des enjeux pour l'avenir est de consolider le pôle urbain plutôt que d'étendre l'urbanisation (en grignotant la campagne) pour répondre aussi aux problèmes énergétiques. C'est une notion à intégrer dans l'approche développement durable de la rade.

Il ressort que sur l'espace rade au sens large, il y a une réelle richesse écologique. Mais les enjeux sont plus globaux et pas exclusivement à l'échelle de la Rade, mais aussi à l'échelle du pays. Par exemple, la relation entre la gestion des marais maritimes et la préservation de la pêche. Plus généralement les enjeux maritimes restent à définir et dans un premier temps il conviendrait d'en

connaître parfaitement les différentes fonctions et les usages. Une vision commune ne peut se construire que sur la base de meilleures connaissances partagées.

Les réflexions de la commission environnement portent sur une connaissance de la richesse écologique de la rade en premier lieu et sur les vigilances à mettre en oeuvre sur un espace soumis à de fortes pressions humaines actuelles et futures.

Parmi les risques majeurs soulignés par la commission environnement et qui seront développés plus loin, l'extension des ports de plaisance, la gestion des sédiments de dragage et les extractions de sables marins apparaissent comme des points prioritaires pour la reconquête de la qualité de l'eau.

Il s'agit en effet d'être cohérent dans les contraintes imposées sur l'ensemble du territoire. Alors que des contraintes ont été mises en place au niveau des bassins versants, notamment sur l'agriculture, il y en a, en revanche, moins concernant la rade. Même si des améliorations sont constatées, certaines dégradations continuent. Il faut donc sans cesse chercher à améliorer l'état de la rade, sans laisser se développer des projets qui peuvent avoir un impact fort sur le milieu.

## **2. La rade, un espace d'importance écologique**

### Une nécessaire qualité de l'eau : un espace en aval des bassins versants

La rade est à la confluence de deux fleuves : le Scorff et le Blavet. Le bassin versant du Blavet s'est doté d'un Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE), créé par la loi sur l'eau de 1992, dans lequel l'espace rade de Lorient est compris. Ce bassin versant est très rural puisque seules 4 communes (Lorient, Lanester, Larmor-Plage et Hennebont) comprennent 80% des habitants du SAGE, alors qu'il comprend 109 communes. Ainsi les priorités entre l'espace rade de Lorient et les territoires ruraux ne sont pas les mêmes :

- pour la rade de Lorient, il s'agit de préserver et d'assurer le développement d'une activité portuaire tout en préservant la ressource halieutique,
- pour les territoires ruraux (Bretagne centre, en amont du Blavet) il s'agit de garder la population, de faire du tourisme, notamment avec le Lac de Guérlédan.

L'intérêt du SAGE dans ce cadre là est aussi de voir quelles solidarités peuvent être mises en place entre les territoires qui n'ont pas les mêmes préoccupations.

La Directive Cadre sur l'Eau (DCE) impose d'atteindre un bon état écologique des milieux pour 2015. Pour la rade, le SAGE Blavet identifie des efforts à poursuivre pour les nitrates et les micropolluants.

Pour le Plan Local de l'Urbanisme de Lorient, deux thématiques principales ont été abordées :

- la qualité de vie à Lorient
- la reconquête de la façade maritime.

Aujourd'hui, il y a une véritable demande pour accéder à la rade. La qualité de l'eau devient primordiale pour la Ville de Lorient. L'étude environnementale a permis de regarder de plus près les effluents des entreprises (ce qui entre dans le sous-sol se déverse dans la rade). Ces études enrichissent la réflexion et le débat sur les activités portuaires : comment peuvent-elles continuer leurs activités tout en garantissant la qualité de vie et de l'environnement?

### → Propositions

Il est important pour la qualité de l'eau de réfléchir sur l'ensemble du territoire et des bassins versants puisque la rade est à l'aval du bassin versant et concentrera les répercussions des actions de l'amont. De même, si des efforts sont faits en amont, il serait inenvisageable de ne pas en faire en aval.

*Le SAGE reste un outil de planification pour la gestion de l'eau et ne peut répondre aux grands enjeux de la rade de Lorient. Si le contrat de baie est une procédure contractuelle intéressante, le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM), par son caractère réglementaire correspondrait mieux à la logique du SAGE appliqué à la rade. Après une première tentative abandonnée, il pourrait être envisagé de relancer la procédure dans le cadre des réflexions sur la Gestion Intégrée des zones Côtières (GIZC) et d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) étendu au pays.*

### Des fonctions écologiques certaines

Les zones naturelles importantes (Natura 2000) de la rade sont définies par la Directive Européenne « Habitat, Faune et Flore ». L'un des principes fondamentaux de la directive est de maintenir les espèces et les espaces naturels dans un bon état de conservation favorable, tout en y maintenant les activités économiques, compatibles avec ce principe, avec une forte concertation.

#### ◆ un lieu d'accueil privilégié pour les oiseaux

La rade de Lorient est classée à l'inventaire ZICO (zones importantes pour la conservation des oiseaux) établi en application de la directive européenne du 2 avril 1979 (directive Oiseaux). C'est en effet, un site d'hivernage régulier pour 27 espèces d'intérêt européen, de nidification régulière pour 16 espèces d'intérêt européen et une halte migratoire pour de nombreuses espèces en migration pré-nuptiale ou post-nuptiale. on dénombre plusieurs espèces d'oiseaux emblématiques, tel que le Butor étoilé dans les roselières et cladaies, le Busard des roseaux dans les prairies humides et roselières, le Gorge Bleue à Miroir, le Phragmite des joncs et la Bernache cravant dans les herbiers de zostère naine. La capacité d'accueil des oiseaux de la rade est également importante dans les vasières de l'anse de Quélisoye, du Blavet comme du marais du Dreff, des anciennes salines de Kersahu, des rochers des Saisies, de la petite mer de Gâvres ou des étangs de Kervan et Kerzine.

◆ Une richesse partiellement préservée dans le cadre de Natura 2000

La vasière de Pen Mané est aujourd'hui identifiée comme un espace d'intérêt majeur et bénéficie d'une protection et gestion Natura 2000. *Elle avait fait l'objet d'un endiguement dans les années 1977-1978 – dépôt de curage du chenal d'accès au port du Rohu pour devenir ensuite une décharge publique intercommunale, avant de devenir une réserve portuaire.*

Les habitats naturels du périmètre exigent pour la conservation des espèces un certain niveau d'eau, une qualité de l'eau, une gestion de la végétation et une tranquillité, notamment pour la reproduction. Des mesures sont d'ailleurs proposées dans le cadre du document d'objectifs de Natura 2000 pour favoriser cette reproduction. Les espèces présentes sont migratrices, et cet espace représente une étape migratoire nécessaire à ces espèces.

Des objectifs et mesures de gestion sont avancés par Natura 2000 :

- maîtrise des habitats fonctionnels des oiseaux d'eau et marins
- conservation / restauration des herbiers de zostère naine
- la mise en place d'une équipe de gardes côtiers
- l'information et la sensibilisation du public

Sur tous les sites Natura 2000 et dans les espaces proches tout projet d'aménagement doit faire l'objet d'une évaluation des incidences sur les habitats et espèces prioritaires. Si des effets dommageables sont prévisibles le projet doit être modifié ou abandonné.

Mais ce n'est pas suffisant. Aujourd'hui, seul 20% de la ZICO est classé en ZPS (zone de protection spéciale) au titre de Natura 2000. Or c'est la rade dans son ensemble qui constitue une unité fonctionnelle, c'est à dire un ensemble de sites complémentaires fréquentés alternativement pour le repos et le nourrissage en fonction des marées, notamment.

L'état de conservation des espèces et des milieux est pourtant perturbé par de nombreux facteurs humains (fermeture du milieu, impact probable sur l'hydrologie, pratique du kite surf...). Il y a donc lieu de prêter attention à tous ces secteurs qui sont connus et suivis si l'on veut que les efforts faits sur les espaces classés en ZPS ne soient pas compromis.

Les rives et berges nécessitent aussi une protection Plessis Lanester, Larmor, Le Ter... Ces zones frontières entre milieu terrestre et milieu aquatique plus ou moins saumâtres, plus ou moins inondées sont riches de diversité tant au niveau faunistique qu'au niveau floristique et peuvent servir de couloir de circulation pour certaines espèces. Malheureusement à l'intérieur des villes ou en proximité la tendance est à les artificialiser en stabilisant les berges, en les engazonnant et ainsi à leur faire perdre une grande partie de leur intérêt. C'est aussi souvent le lieu de promenade des chiens dont les déjections enrichissent le milieu entraînant une perte de spécificité de la flore et un trouble de la tranquillité de la faune.

### → Pistes de réflexions pour l'avenir

*Le marais du Loch comme espace d'expérimentation vers une reconquête par la mer. La suppression des caplets posés à l'entrée du Petit Loch permettrait la remontée de l'eau de mer. Cet espace a tendance actuellement à se fermer naturellement, la remontée du taux de salinité de l'eau permettrait d'inverser cette tendance tout en recréant un milieu intermédiaire saumâtre plus favorable au développement d'une biodiversité originale.*

*Etendre des zones Natura 2000 sur l'espace maritime qui doit se faire en concertation avec les pêcheurs, dans le cadre des réflexions en cours sur les aires marines protégées. Il ne s'agit pas dans ce cas de zones interdites à la pêche.*

#### La rade comme espace productif naturel

Les fonctions écologiques de la rade sont donc majeures et la qualité de l'eau est une exigence nécessaire pour le développement des activités conchylicoles sur la rade comme en témoigne les 8 concessions sur une surface totale de 40 ha pour l'élevage de moules.

La rade est aussi un espace productif important **dans le cycle de vie de nombreuses espèces de poissons** comme la sole, le bar, le merlan, la limande, la plie, le rouget et l'anguille, compte tenu de la production biologique importante des marais et vasières qui composent les espaces majeurs de la biodiversité de la rade.

#### Une Rade à valoriser pour une variété de paysages

L'idée de L'Espace rade en terme de paysage est déconcertante. En fait de rade, celle de Lorient est plus un estuaire profond et étroit de la confluence d'un fleuve et d'une rivière.

Quelques visions paysagères de la rade : la mer est à Larmor-Plage et sur l'autre rive, la promenade du dimanche est difficile du fait de la configuration actuelle, il existe une mosaïque de paysages économiques, naturels, urbains et historiques et différents ports, donc différents paysages

Le paysage est l'expression visible d'une histoire collective. La rade de Lorient est le fruit d'une évolution historique d'une géographie travaillée par les hommes pour y vivre. La rade apparaît, quand elle est visible, plus séparatrice que fédératrice. L'absence de points hauts accessibles ne permet pas de l'appréhender et de se l'approprier. La Rade apparaît comme un ensemble de lieux fermés et mystérieux. Seuls les ponts, la glacière, le K3, le péristyle, le fort de Pen Mané, la citadelle, le pont du bonhomme, sont des endroits privilégiés où l'on peut prendre les dimensions de cet espace.

Ce qui est vrai pour la rade l'est tout autant à l'échelle du Pays. La valorisation par les paysages du territoire est un chantier global nécessaire.

La rade est un lieu de mélange de paysages industriels, naturels et sociaux, qu'il s'agit de mettre en valeur en aménageant des points de vue et des promenades.

### La rade support de déplacements alternatifs à la voiture

La rade, parce qu'elle constitue une rupture naturelle, permet le développement des transports alternatifs à la voiture. C'est ainsi que le transrade a été le premier transport en site propre de l'agglomération, c'est à dire le premier à avoir une voie de circulation spécifique, comme le Triskell.

Les grands changements des deux dernières années sont :

- la desserte du festival interceltique a été très renforcée : pour la Grande Parade, il existe des rotations permanentes toute la journée drainant des passagers venant de Vannes et Auray.
- des traversées jusqu'à 2h00 du matin sur le trajet Pen Mané/ Quai des Indes.

Sur l'ensemble de la rade l'augmentation des passagers est de 9% depuis octobre 2006 qui peut s'expliquer par une augmentation de la population, une meilleure desserte de Riantec et une liaison accessible aux scolaires et une meilleure correspondance avec les bus.

Le transrade est aujourd'hui mieux organisé avec un cadencement général depuis port Louis et Locmiquélic (à minutes fixes pour une meilleure mémorisation).

### **Propositions**

- *service du soir*  
*desserte certains soirs : cinéma, foot, grand théâtre....*  
*Maintien de l'accès des bateaux du transrade au port de pêche*
- *Autres dessertes :*  
*Larmor-Port-Louis*  
*Péristyle*  
*l'hôpital*  
*liaisons avec le Triskell*  
*Des tickets plus attractifs : tickets journée à 2€*
- *Promotion de la pratique du vélo*
- *bien qu'il soit possible de mettre son vélo sur les bateaux sans majoration du trajet, la limite est trop restreinte (5 vélos). Il convient donc pour les prochains bateaux d'intégrer un espace plus important pour les vélos.*
- *le manque de confort des circulations vélo coté rive gauche constitue un frein au développement de ce mode de déplacement et nécessite des aménagements spécifiques.*
- *le pont du bonhomme est trop étroit et dangereux et nécessite une réflexion sur un aménagement facilitant l'accès des piétons et vélos.*



### 3. La rade, un espace soumis à de fortes pressions

#### Des fonctions portuaires polluantes

La rade, parce qu'elle a une fonction portuaire importante, doit faire face à des risques technologiques et de pollutions.

#### ◆ Risques technologiques des activités portuaires

La législation s'est durcie depuis l'explosion de l'usine AZF aux portes de Toulouse et l'Etat a augmenté les périmètres de protection des cuves. Le Maire de Lorient a pris une position forte : ce n'est pas à la ville de s'adapter aux activités dangereuses, mais aux exploitants des cuves de diminuer le risque à la source. L'idéal serait de déménager les cuves, mais quel est le risque réel ? Quel est le coût de l'opération ? A quel endroit ? Faut-il attendre la fin du cycle d'investissement ?

Selon l'exploitant, les cuves sont extrêmement contrôlées et les risques maîtrisés.

#### ➔ Pistes de réflexions pour l'avenir

*Des réflexions sur la gestion de l'espace portuaire sont à engager si l'on veut développer le port. Le port de commerce manque aujourd'hui d'espace disponible à quai et nécessite une réflexion sur des solutions pour accueillir des activités nouvelles :*

*- Construction d'un port déporté pour pouvoir sortir de l'agglomération, à 10/15 km, en liaison ferroviaire. L'idée d'une plateforme raccordée au port semble intéressante, mais pas simple à gérer. Il y a notamment le problème du stockage tampon sur le port et du transport vers la plateforme.*

*- Favoriser le cabotage : il existe un petit cabotage qui fonctionne bien, mais son développement sera lié au coût de l'énergie. Le transport maritime a de l'avenir car le transport routier va devenir de plus en plus cher.*

*Ces réflexions sur le développement du port doivent être menées dans le cadre des préoccupations actuelles de développement durable et passent par la question de la gestion du port en terme d'environnement à l'image des ports de Bayonne, la Rochelle... (le port de Bayonne a trois certifications : qualité, sécurité environnement)*

#### ◆ Les sédiments de dragage

L'examen des deux rapports effectués par l'agence d'expertise InVivo environnement sur « l'étude d'incidence des dragages d'entretien du port militaire de la DCN Lorient » et la « Demande d'autorisation d'immersion des déblais de dragage du port DCN de Lorient » (remis le 24 06 2004) d'une part, les informations recueillies auprès de toxicologues, d'administrations responsables de la qualité de l'eau, de sociétés spécialisées dans le traitement des boues de dragage, d'associations de protection de l'environnement ayant l'expérience de ce type de dossier d'autre part, permettent de dresser le constat suivant :

le Pays de Lorient a déjà du prendre connaissance d'un dossier et se prononcer sur ses implications dans l'urgence car le tirant d'eau du Scorff maritime est insuffisant pour permettre la mise à l'eau et la sortie d'une frégate de type « Horizon » en mars 2005 et qu'il n'apparaissait pas d'alternative à l'immersion en mer des boues. Or, des implications environnementales, sanitaires et économiques, lourdes de conséquences pour le Pays de Lorient, n'ont pas été abordées ou insuffisamment prises en considération.

Le rapport « immersion » reconnaît que «la qualité géochimique des matériaux est relativement médiocre, même si elle reste compatible avec la réglementation relative à l'immersion. La qualité des matériaux devra obligatoirement être améliorée à l'avenir, sur la base d'une réflexion à mener sur l'utilisation de certaines peintures antifouling à base de TBT, et sur une recherche des exutoires au port DCN pouvant être à l'origine des contaminations en métaux lourds ». Cette évaluation des risques environnementaux et sanitaires est d'autant plus incomplète que les analyses ignorent l'éventualité d'une pollution par des phytoplanctons toxiques, Le fait de draguer des sédiments pollués, de les oxygéner lors des manutentions, puis de les disperser dans le milieu marin ouvert a pour conséquences de rendre plus mobilisable les polluants métalliques et organiques et de risquer d'aggraver le phénomène d'eutrophisation toxique non évalué ici.

Ces contraintes s'appliquent également aux autres ports, la France devant se conformer à terme aux conventions communautaires ; de fait, de plus en plus de ports stockent les boues de dragage à terre (Cherbourg, Le Havre, Morlaix, Brest, Vannes dont les boues, bien que très peu polluées, n'ont pas été immergées pour préserver l'image de marque du Pays) ; à l'étranger, la Belgique, la Hollande, le Canada appliquent le référentiel de qualité GEODE ; à Lorient, les sédiments à draguer sont d'un tonnage relativement modéré par rapport à d'autres ports qui déjà stockent à terre et on ne comprendrait pas pourquoi cette solution qui préserve l'avenir ne serait pas applicable au Pays de Lorient. (Pour avoir une idée, à Lorient, 150 000 m<sup>3</sup> pour dragage d'entretien pour une dizaine de million de m<sup>3</sup>/an à Nantes et un coût de 20 millions de d'euro.) D'autre part, il s'agit de ne pas entacher l'image de marque du Pays de Lorient (ne pas utiliser son littoral comme un dépotoir), avec des conséquences économiques redoutables pour les activités qui dépendent de la qualité du milieu marin et des côtes (pêche, mitiliculture, tourisme, etc...)

Il existe actuellement trois techniques : clappage, refoulement terrestre, remise en suspension dans le courant (cette dernière n'étant pas utilisée dans la rade de Lorient). Une 4<sup>ème</sup> solution peut être envisagée c'est le clappage au-delà du plateau, mais elle reste très coûteuse...

La question des dépôts des produits de dragage n'est à ce jour pas résolue et nécessite une gestion globale des sites de la rade. Il y a un ensemble de questionnements qui repose au niveau de la rade, entre deux mondes que l'on oppose : le secteur portuaire avec le développement économique et les incidences sur

l'environnement. Depuis 2001, il existe un suivi extrêmement précis de l'IFREMER... le niveau de charge polluant est équivalent à ce qui existe naturellement dans la géologie du site...

La question de l'incidence sur le milieu biologique serait à examiner de manière plus approfondie avec l'IFREMER.

### **Propositions**

*Agir aujourd'hui pour ne pas polluer les sédiments de demain notamment par la mise en œuvre de nouvelles pratiques de carénage de façon à contrôler les polluants qui jusqu'à présent ont un accès direct aux eaux portuaires ; le port de pêche de Lorient a déjà modernisé ses aires de carénage depuis 2000 : il devient urgent que les ports de plaisance de la rade soient équipés car, à partir du 1er janvier 2008, sera exigée réglementairement l'élimination complète des composés organostanniques des coques des navires, ce qui implique de mettre les coques à nu pour reprendre totalement leur protection avec des peintures sans TBT*

- *Dépolluer les sédiments avant de les rejeter. (ça concerne environ 30 000/800 000 tonnes sur 5 ans) et le stocker à terre des boues contenant des polluants à un taux supérieur à N2 ;*
- *Envisager la valorisation des boues non polluées pour la restauration de certaines vasières.*
- *La Région ayant en charge la responsabilité des ports, il faut qu'elle détermine une politique globale dans la gestion des sédiments et qu'elle mette les moyens nécessaires dans la recherche de solutions les plus adaptées*
- *Suivi de l'enquête portant sur les taux de TBT, de nitrates, de phosphates et sur le dénombrement des kystes de phytoplanctons toxiques ; cf IFREMER*
- *Créer une commission de suivi et de contrôle des sites et des pratiques s'appliquant à tous types d'activités portuaires.*
- *Associer en amont le conseil de développement aux réflexions sur des problèmes de ce type qui concernent plusieurs activités, plusieurs communes et plusieurs thématiques et relèvent donc légitimement de ses missions.*

### Des projets à risques pour l'écosystème

Au delà des risques dus aux activités économiques de la rade, elle est aussi soumise à des pressions futures, tels que les projets d'extensions des ports ou d'extraction des sables qui impacteront sur l'écosystème de cet espace.

#### ◆ Extraction des sables marins

Le projet d'extraction des sables marins au large de la baie Gâvres-Quiberon suscite de nombreux débats et inquiétudes chez les habitants du pays de Lorient.

La géologie de la Bretagne fait qu'elle est pauvre en sables terrestres naturels. Dans le Morbihan, le déficit sera de 1,2Mt par an dès 2014 , d'après le schéma départemental des carrières.

Les études de CNEXO-IFREMER, menées pour le compte des sociétés d'exploitation du sable, sont d'ordre bibliographiques, techniques et de contexte. Ces études montrent aujourd'hui qu'il n'y a pas de lien entre sables des côtes et sables de la zone de recherche. Ainsi une extraction en zone de recherche n'aurait pas d'influence sur le trait de côte.

Au delà du projet, la question de l'extraction des sables pose le problème de la construction. Le projet porte sur 30 ans et l'on peut se demander, si le modèle de construction que nous connaissons aujourd'hui (maisons en parpaings, routes bitumées) sera toujours celui de demain. Il n'existe pas une alternative unique à l'extraction de sable. Il faut jouer sur une diversification des matériaux mais il faudra toujours de l'extraction de sable dans l'avenir.

Si l'emploi du sable peut être diminué par un nouveau mode de construction, son usage pour la fabrication des mortiers et des bétons restera encore important. A titre d'exemple les maisons à énergie passive sont en général composées de bois, d'isolants naturels mais aussi de béton pour assurer l'inertie thermique et l'accumulation des calories. De plus l'usage d'autres matériaux est possible pour certains types de construction mais il faut regarder la filière complète pour le respect du développement durable (exemple: pour le bois la reconstitution de la forêt, les colles utilisées, ...). Il ne faut pas remplacer un procédé non satisfaisant par un autre non satisfaisant pour d'autres raisons.

Cependant il faut que chaque territoire assume les problèmes de pollution et les risques liés à ces choix de mode de construction. Il n'est pas normal de faire des choix qui reportent le problème sur d'autres Régions (exemple: production électrique plus de 90% hors Bretagne) ou d'autres Pays (partie polluante de la fabrication du ciment dans des Pays bénéficiant de droit d'émission de CO2)

### → Propositions

*Les éléments sur les impacts sur les frayères ne sont pas connus, ce domaine d'investigation doit donc faire l'objet d'une recherche approfondie. Par ailleurs, les seuls scientifiques qui se prononcent le font dans le cadre du projet de recherche pour le compte des sociétés d'exploitation ce qui peut remettre en cause l'objectivité des études. C'est pourquoi il semble nécessaire de connaître l'avis d'experts extérieurs. Il apparaît primordial que l'environnement marin soit conservé à la fois en terme d'écosystème et en terme économique (pêche, tourisme). Sachant que sur ces points la qualité de la rade de Lorient est à reconquérir, il semble dangereux d'ajouter un nouveau problème de gestion du domaine maritime.*

- *Au-delà de l'aspect biologique, géologique, la question politique est importante. Nous sommes sur une zone natura 2000, et la question de la pertinence de la localisation se pose. Il existe des solutions d'extraction plus au large qu'il faudrait exploiter en priorité.*
- *Il faut reconnaître l'atteinte au droit des pêcheurs avec un système de compensations et la reconnaissance des préjudices. Ces recettes pourraient financer des mesures d'amélioration de gestion ou du milieu, et de sortir d'une logique conflictuelle avec les pêcheurs.*

◆ Extensions des ports

IL y a de nombreux projets d'extensions des ports, qui nécessitent une certaine vigilance.

- Port de commerce : extension sur Pen Mané

Pen Mané était une réserve foncière à l'origine pour le développement d'une plateforme côtière. La question ne se pose pas forcément à court terme mais à moyen terme, dans 20 ans, lorsqu'il y aura d'autres enjeux portuaires que ceux d'aujourd'hui et qui seront toujours essentiels au développement économique du territoire.

Cependant, Pen Mané est un site classé en Zone de Protection Spéciale, ce qui représente un engagement pour l'Etat de le préserver.

- Port de plaisance : extension sur la vasière de Quélisoy

La vasière de Quélisoy est une zone humide importante de la rade, recensée par le SAGE Blavet. Mais elle fait l'objet de tractation pour l'extension du port de plaisance de Kernevel.

Lorsqu'il y a un projet (ex : ports de plaisance) dans une zone humide, le maître d'ouvrage a obligation de recréer une zone humide ou d'en restaurer une parmi les 32 zones humides d'intérêt majeur disparues sur les 61 recensées par le SAGE Blavet. Mais au delà d'un système de mesures compensatoires c'est la question de l'avenir de la rade qui se pose. Souhaite t-on que cet espace ne devienne qu'un parking à bateau ? Il y a une grosse pression pour augmenter le nombre de places dans les ports de la rade et du littoral. Il faudrait penser à d'autres formes plus diversifiées pour la plaisance (location... ) et d'une meilleure gestion des emplacements de port. Il manque peut-être moins de place qu'on ne l'annonce, car plusieurs plaisanciers sont sur plusieurs listes d'attente à la fois. Selon l'union des associations de navigateurs du Morbihan, il manque 1000 places dans le Morbihan, soit moitié moins que ce qui est prétendu. D'autre part, certains mouillages sont inoccupés l'été, au moment où les bateaux sortent le plus. Il est donc envisageable avec une meilleure gestion des places et mouillages de faire face à une partie importante de la demande.

→ **Propositions**

- *Proposer aux titulaires des mouillages inutilisés de les mettre temporairement à la disposition de ceux qui attendent une place.*
- *Créer des zones de mouillages uniquement saisonniers.*
- *Développer le système de passeport Morbihan mis en place par la SAGEMOR qui permet aux navigateurs de passer de port en port, crée du mouvement, libère temporairement des places, et permet d'optimiser la gestion des emplacements.*

#### 4- Conclusion : une planification nécessaire pour des projets de développement durable

La planification permet de planifier les aménagements sur le territoire en s'appuyant sur un diagnostic qui doit tirer un état initial de l'environnement. Aujourd'hui de nombreux projets sont soumis à des études d'impacts, permettant d'identifier les dommages sur l'environnement et dans ce cas définir des mesures compensatoires. Aussi la loi Solidarité et renouvellement Urbain (SRU) rappelle le principe de concertation, qui doit être mise en oeuvre en amont des projets qui ont un impact sur l'environnement et le cadre de vie des habitants.

C'est pourquoi en premier lieu, la commission environnement du conseil de développement demande que **le principe de concertation** soit appliqué sur tous les projets urbains et documents de planification et souhaite être associée de manière systématique à cette concertation.

#### Vers un **Projet Global de développement** de la rade

Saint-Nazaire s'est engagée depuis 1983 dans un Projet Global de développement. Cette méthode consiste à identifier les priorités transversales permettant de faire travailler ensemble les logiques économiques, sociales, urbaines et environnementales, puis à faire partager ces priorités par un grand nombre d'acteurs et de partenaires. Ainsi répondre à un enjeu environnemental passait par la reconversion des friches industrielles (10ha de friches réhabilitées).

D'autre part, le plan lumière (Y. Kersalé) a permis de communiquer sur le projet et de sortir d'une image négative de la ville. Ainsi la notion de paysage prend toute son importance.

De nombreuses questions demeurent et il faudrait des objectifs ambitieux et forts sur l'ensemble du littoral. Ainsi l'avenir de la rade ne doit pas faire l'impasse sur les questions suivantes :

- La plaisance (ports à sec, l'opportunité de développer les locations pour éviter les parkings à bateaux et les agrandissements portuaires).
- Energie renouvelable : il y a des opportunités à souligner et il faudrait éviter un blocage systématique... (par exemple : dossier éoliennes en mer, hydroliennes...)
- Comment vont évoluer les courants, les vents, le niveau de la mer dans les années à venir ? Quel impact pour la rade, le littoral et les activités locales ?
- Quelle gestion du territoire maritime adjacent et intégré au Pays de Lorient ? Comment se positionner par rapport aux

projets possibles d'Aires Marines Protégées ? Comment restaurer le potentiel de pêche, certainement en dessous du potentiel maximal, comme le prouve le programme « sélectivité langoustines » qui fonctionne bien ?

- Comment pérenniser l'activité de pêche ?

Plus largement, les questions environnementales doivent se poser en gardant une logique de développement diversifié. La pêche artisanale se maintient et le tissu industriel est varié (agroalimentaires, automobiles et biens d'équipement, biens intermédiaires, agriculture, sylviculture et pêche, biens de consommations et énergie).

Ainsi l'industrie du Pays de Lorient représente 20% des emplois sur la zone d'emploi (moyenne France et Bretagne à 18%). Cette économie diversifiée est à encourager pour maintenir une population jeune et active et pour que l'avenir du pays de Lorient ne soit pas basé sur une économie résidentielle.

## Conseil de développement





## **COMMISSION ÉCONOMIE**

*Saisine « Ville, Port, Rade  
et Développement Durable »*

**Kergroise** : un atout  
pour le Pays de Lorient

*Mai 2007*

C o n s e i l   d e   d é v é l o p p e m e n t

## **Préambule**

La commission économie a auditionné plusieurs interlocuteurs sur l'avenir du port de commerce et de la zone d'activités de Kergroise en général, dont Philippe Duong, spécialisé dans la logistique, les responsables de DPL (Dépôt Pétrolier de Lorient), Jean-Paul Le Quéré de la DDE, Jean-Michel Sévin, directeur des équipements de la CCIM, ou encore André Souteyrat, de la Chambre d'agriculture (cf liste complète des intervenants). Elle s'est également déplacée à Saint-Nazaire pour découvrir les projets « ville/port » de cette collectivité.

Les espaces de reconversion militaro-portuaires et la logique du développement de la rade ont également été au coeur des interventions et des débats.

Espace rare (urbain et maritime à la fois) et convoité, Kergroise est soumise à d'inévitables conflits d'usage.

Quelles activités y développer pour demain ?

Quelles contraintes et conséquences sommes nous prêts à accepter ?

Quelles que soient les choix, quels sont les avantages et les inconvénients ?

Au fil des auditions, des discussions et des débats, il est apparu important à la commission de travailler sur les enjeux économiques liés au port.

C o n s e i l   d e   d é v é l o p p e m e n t

## **Sommaire**

### **1 – Constat : une ville née d'un port**

- Des relations complexes
- Un attachement indéniable
- Un port «oublié » ?

### **2 - Une situation floue : les contraintes liées au cuves**

- En cas de suppression
- En cas de maintien
- En guise de conclusion

### **3 - Activités portuaires et zone d'activité de Kergroise**

- Un port dans la mondialisation
- La dimension régionale
- L' hinterland
- Trafic et valeur ajoutée
- Le foncier

### **4 - Valoriser nos atouts**

- Une bonne déserte routière et un potentiel ferroviaire
- Anticiper et communiquer

### **5 - Conclusion**

C o n s e i l   d e   d é v é l o p p e m e n t

## **1 – Constat : une ville née d'un port**

### **Des relations complexes**

Initialement imbriqué dans la cité, le port de commerce, depuis la poldérisation de Kergroise dans les années 50 est plutôt « collé » à la ville.

Pendant longtemps cette cohabitation n'a pas posé de problème. Jusqu'aux années 60, il était en effet logique que les habitations soient proches du lieu de travail. Une vie sociale découlait de cette proximité. L'évolution des modes de vie, de transport et de travail a progressivement changé la donne, rendu les relations plus tendues, crée des conflits d'usage. Chacun est désormais sur la défensive et le dialogue devient difficile. Le port ne s'étant pas externalisé, comme beaucoup d'autres, dans les années 70 (projet de Kerroc'h), il se trouve aujourd'hui dans un contexte de contraintes de par le manque d'espace disponible et surtout de par sa proximité avec la ville, qu'il ressent comme une menace à son développement voire à sa survie.

De leur côté, les habitants craignent pour leur qualité de vie et pour la dépréciation que la proximité du port et de ses activités pourrait faire subir au foncier. Aujourd'hui, la prise de conscience des nuisances et des risques s'est accentuée, exacerbée par le débat médiatique sur les cuves du dépôt pétrolier et surtout, par le projet d'usine de Clinker.

### **Un attachement indéniable**

Il est donc devenu indispensable pour l'avenir du port d'intégrer dans ses réflexions de développement un dialogue avec les habitants de la ville.

Et ce dialogue est d'autant plus important qu'au fond tout le monde semble d'accord sur l'essentiel : ne pas voir disparaître le port.

La population, au-delà de ses inquiétudes, y est en effet très attachée.

L'imaginaire collectif associe volontiers le port de commerce à l'histoire de la Compagnie des Indes. En magnifiant ce passé prestigieux, il donne à Lorient une légitimité, voire une vocation à jouer un rôle dans le paysage actuel du commerce international.

Le port a contribué à créer l'identité de Lorient. Aujourd'hui encore il lui confère une image de ville ouverte sur le monde. Le port symbolise une certaine forme de liberté.

Lorient sans son port de commerce, sans ses ports, ne serait plus Lorient.

### **Un port « oublié » ?**

Les différentes auditions ont dressé un état des lieux nuancé et ont permis de prendre acte d'une situation complexe.

Le port de commerce est l'un des « cinq ports » de la ville mais c'est également le moins connu. Souvent occulté par les autres ports, plus médiatiques, il a été pour une part « oublié ». Les débats suscités autour du projet « Clinker » ont été l'occasion de mesurer de manière plus claire son rôle dans l'économie locale, de considérer ses atouts et parfois ses inconvénients.

Lorient étant née du fait du roi, *ex nihilo*, seule la volonté politique et la détermination des hommes a permis à ce port de devenir en quelques dizaines d'années l'un des plus importants d'Europe.

Certes notre époque n'est plus celle des Grandes Découvertes et de leur exploitation mais à chaque moment ses défis et celui que Lorient doit relever c'est celui de retrouver une énergie, une volonté pour donner à ce port l'envergure qu'il mérite.

Quand on parle de « port de commerce » aujourd'hui, on évoque aussi et surtout une zone d'activités qui a accueilli à une époque des entreprises de tout genre sans lien avec le portuaire, attirées principalement par un foncier abordable et peu valorisé. Il faut donc également s'interroger sur ces espaces dont la valeur a changé. Quelles sont les pistes pour le futur ? Quels sont les projets possibles ? Quelles sont les activités économiques compatibles avec la proximité de la ville ?

## **2 - Une situation floue : les contraintes liées aux cuves**

En préambule à ces questions se pose le problème des cuves du dépôt pétrolier de Lorient et de l'étude d'un nouveau périmètre de sécurité (854 mètres autour du dépôt de Kergroise et 624 mètres autour du dépôt de Seignelay). Encore en discussion, l'application de ce nouveau périmètre remettrait en question le développement économique et immobilier d'une partie de la rade et de la ville.

Quelles solutions à court terme en attendant la décision ?  
Quelles conséquences pour les habitants et les entreprises si le périmètre de sécurité est retenu ?

### **En cas de suppression**

Si supprimer les cuves, signifie supprimer le trafic d'hydrocarbures (l'activité représente 40% des tonnages du port et 24% de ces recettes), l'équilibre du port serait en péril. Le maintien de ce trafic massif et rémunérateur est essentiel à la compétitivité d'ensemble et de la capacité d'investissement de la concession du port de commerce de Lorient.

La suppression aurait également un lourd impact sur l'environnement.



Aujourd'hui on estime le trafic au départ de Lorient à 200 camions par jour. S'il fallait approvisionner les mêmes zones de Bretagne au départ du dépôt de Donges, l'augmentation du nombre de camions sur les routes bretonnes serait catastrophiques (en terme de multiplication des dépenses énergétiques, des pollutions et de risques d'accidents).

Une des solutions serait la construction d'un pipe-line, du port vers un site déporté. Mais le coût est énorme : 1 million d'euros par km, auquel s'ajouterait 50 millions par cuve (source DPL)

### **En cas de maintien**

Conserver les cuves si le nouveau périmètre de sécurité est validé remet en question des constructions et des emplois possibles, notamment sur la zone du Péristyle.

Le classement en SEVESO II est une entrave au développement urbain.

Mais qu'implique t'il pour les entreprises installées sur le site et pour les gens qui y travaillent ?

### **En guise de conclusion**

Le Conseil manque d'éléments pour une appréciation objective du problème que peuvent poser les cuves.

La sécurité ne se discute pas. S'il y a danger avéré, il faut agir.

Mais encore faut-il savoir s'il y a danger pour la ville et ne pas se faire peur inutilement.

- Des travaux permettraient-ils de réduire le périmètre de sécurité ?

- Quelles mesures à prendre s'il y a un incident ?

Ce qui est certain, c'est qu'en termes économiques, la disparition des cuves serait une pénalisation pour le port de Lorient et pour de nombreuses entreprises de la région.

Il ne semble donc pas possible, dans l'état des informations qui nous sont communiquées, de prendre une position plus affirmée.

## **3 - Activités portuaires et zone d'activité de Kergroise**

### **Un port dans la mondialisation**

80% du commerce international se fait par le transport maritime. Dans un contexte de massification des flux et d'augmentation de la taille des navires, la place tenue par les ports de commerce bretons ne peut que rester modeste. Mais la mondialisation du commerce ne veut pas dire la disparition des petits et moyens ports. Lorient y a sa place à son échelle. Des investissements très importants sont programmés, des travaux sont en cours pour accueillir des bateaux plus importants (normes Panamax).

La volonté de l'Europe de développer les autoroutes de la mer, peut par exemple permettre à Lorient de se positionner comme étape dans les échanges nord-sud, entre Méditerranée et Baltique.

## **La dimension régionale**

Kergroise n'est pas le port de Lorient mais le (ou : un) port de la Bretagne à Lorient. Ce renversement de perspective dans l'analyse n'est pas neutre pour apprécier concrètement l'opportunité de tel ou tel projet.

La valeur ajoutée de Kergroise ne peut évidemment se mesurer à l'activité exercée dans les limites étroites de son territoire portuaire, elle ne peut se mesurer qu'à l'échelle de la Bretagne. Ce n'est donc pas à Lorient d'abord, encore moins : seul, de décider s'il est acceptable de recevoir telle ou telle implantation (de "clincker" par exemple..).

Il faut évidemment que la justification économique et la qualité technique des projets soient telles qu'elles permettent un compromis viable entre le régional (à qui on doit reconnaître la prééminence dans la décision ultime) et le local.

## **L'hinterland**

Un port est lié à son environnement proche et lointain (l'hinterland). Son activité dépend de l'activité économique des entreprises de la Région.

Son positionnement au cœur de la Bretagne sud lui permet de rayonner et de jouer un rôle incontournable dans la chaîne logistique du transport de marchandises.

Lorient est au cœur d'une des zones de production agro alimentaire les plus riches de France. La densité d'entreprises, dans ce domaine, est phénoménale : il y a là une concentration de savoir faire à capter. Il faut se positionner sur la logistique régionale et industrielle, en plaçant la filière locale au cœur du développement économique, en confortant les segments existants :

- Le savoir-faire logistique et professionnel de Lorient en matière de transformation des produits de la mer
- La logistique portuaire liée à l'agro alimentaire.

## **Trafic et valeur ajoutée**

Au cours des auditions deux faiblesses potentielles ont été soulevées : le manque de diversification et de valeur ajoutée.

### **- Diversification**

L'activité du port repose principalement sur l'import, un trafic concentré sur les hydrocarbures et le tourteau de soja (en provenance principalement d'Amérique du Sud). L'incertitude énergétique comme les fluctuations qui affectent ces marchés, fragilisent l'économie du port.

Par le passé, néanmoins, le port a déjà prouvé ses facultés d'adaptation. Il reste le premier port de commerce breton et aucun des traffics actuels n'avait été prévu par ceux qui faisaient de la prospective voici une dizaine d'années.

Il est donc raisonnable d'imaginer que si le contexte économique change, l'activité du port s'adaptera.

Comment capter le transit et transformer ce qui passe, avoir quand

même une activité une fois les bateaux partis ? Il convient de trouver des « niches » pour développer l'export, ou une complémentarité import/export.

Il faut trouver d'autres pistes d'importation et d'exportation, peut-être réfléchir à des produits plus « développement durable » que ceux que l'on a maintenant, ne pas négliger les risques de conflits d'usage. Au vu du développement de la construction bois dans la région, cette filière pourrait avoir un fort potentiel.

Pour pérenniser l'activité du port, il ne suffit pas de trouver de nouveaux trafics : il faut installer à quai ou en seconde zone des activités qui génèrent elles-mêmes des trafics, diversifier au maximum, avoir un outil modifiable.

- Valeur ajoutée

Le port fonctionne à 97% sur l'import alors que la valeur ajoutée est à l'export.

Il n'y a pas d'économie de transformation contrairement au port de pêche, juste du stockable et du déplaçable.

Aujourd'hui la marchandise est réceptionnée, déchargée, stockée de façon transitoire.

La valeur ajoutée se fait dans les entreprises qui assurent la transformation de la nourriture animale. On pourrait sans doute traiter sur place, mais pour cela il faut gérer les friches.

### **Le foncier**

Pour penser en terme de diversification, il faut pouvoir disposer de réserves foncières pour de futurs projets, tout en intégrant l'idée que rien ne pourra se mettre en place désormais sans un minimum de concertation.

1/3 des terrains de la zone de Kergroise appartiennent à la CCI, le reste à des entreprises privées, ce qui rend difficile la compréhension globale de l'espace.

L'absence de projet d'ensemble concernant la zone et la destination des terrains constitue un handicap majeur pour le développement du port.

Restructurer le foncier donnerait la possibilité de développer deux ou trois grandes opportunités. Il pourrait être intéressant de travailler sur un projet commun, entre propriétaires privés et collectivités.

- Tout n'a pas besoin d'être sur le port.

L'essentiel est d'avoir le bon usage au bon endroit, de connecter les activités en réseau, de raisonner en communauté. Tout ce qui peut supporter des coûts logistiques n'a pas besoin d'être sur le port, technicité et valeur ajoutée se font en seconde zone

- Garantir la destination des terrains.

Il faut repenser les usages du foncier non portuaire, recenser les activités actuelles et ne conserver sur place que celles qui ont un intérêt réel et direct à cette proximité avec les installations portuaires.

On ne peut pas nier que le port est en pleine ville. Il serait intéressant de trouver un site déporté à 10 ou 20 km pour accueillir les activités

ne justifiant pas une proximité directe avec le port et/ou pour celles risquant de générer des conflits avec la population.

En contrepartie, le foncier situé entre la pénétrante et la mer doit être dédié au port de commerce. Il faut que des dispositions soient prises dans ce sens pour ne pas revivre l'expérience Sterbouest, initialement réserve foncière pour le port et classée depuis Natura 2000. Les cycles sont séculaires, il faut accepter de voir une friche pendant 20 ans pour pouvoir être réactif le moment venu.

**- Mise en valeur des réserves foncières**

Constituer des réserves ne veut pas dire pour autant laisser des espaces à l'abandon. Une remise en valeur du site le rendrait plus attractif. L'économie de demain dépend aussi de nos capacités à attirer des compétences. Il est donc de l'intérêt général de trouver des vocations à ces espaces, d'y installer des activités réversibles ou des occupations temporaires qui permettent de les mettre en valeur, de ne pas laisser un environnement dégradé.

Un partenariat avec l'École Supérieure d'Art pourrait être envisagé. Les étudiants ont déjà prouvé leur goût et leur imagination pour ces espaces.

## **4 - Valoriser nos atouts**

### **Une bonne déserte routière et un potentiel ferroviaire**

Le port de Lorient bénéficie d'une desserte terrestre de qualité (route et voie ferrée).

Le réseau routier et maritime est à re-réfléchir au regard des problèmes énergétiques. Il faut repenser aux possibilités du cabotage et du ferroviaire.

La concurrence va arriver très vite dans ce dernier domaine, il sera bientôt possible de trouver d'autres interlocuteurs que la SNCF. (Du côté de Lamballe, l'agro-alimentaire travaille déjà avec des sociétés privées).

Lorient a déjà l'infrastructure ferroviaire. Comment développer cet atout ?

Il faut promouvoir le transport multimodal, maritime et ferroviaire comme alternative à la route.

### **Anticiper et communiquer**

Créer une cellule prospective pour anticiper sur les activités émergentes, est indispensable. Le futur aujourd'hui semble résider dans des niches, comme le BTP. Lorient a une carte à jouer entre l'usine d'ensachage de ciment et le sable du Rohu.

Il s'agit également d'anticiper sur les conflits d'usage en instaurant un dialogue plus en amont, en modifiant la communication sur le port et ses industries. Permettre des visites encadrées, trouver des solutions pour que la population puisse s'approcher du port, semble important pour éviter ces conflits.

## **5 - Conclusion**

La commission économie souhaiterait que le Pays de Lorient ait un engagement politique plus fort sur l'accompagnement d'un développement économique.

Elle considère le Port de Commerce comme un outil majeur dans l'optique de ce développement. Il semble important de ne pas tout miser sur le nautisme ou sur des activités tertiaires. Attention à ne pas brader notre savoir faire et nos entreprises.

Il est urgent de réagir dans un contexte extrêmement favorable. Les échanges Internationaux s'accélèrent et ne cessent de s'élargir...Il est impensable que Lorient avec les atouts qui sont les siens ne puisse prendre acte de ce nouveau monde qui nous attend.

