



SCHÉMA D'ORIENTATION DU SITE PORTUAIRE DE MORLAIX

Avril 2011 | Réf. 11/87

| | | | |
|--|-----------|--|-----------|
| Introduction | 5 | 5. Le schéma d'orientation | 32 |
| 1. A la recherche d'un positionnement urbain et territorial | 6 | LES ORIENTATIONS À L'ÉCHELLE DU SITE..... | 34 |
| UN TERRITOIRE LIÉ À LA MER | 6 | LE SCHÉMA CONCEPT..... | 35 |
| UN PÔLE URBAIN CENTRAL FRAGILISÉ..... | 6 | DESCRIPTION SPATIALE..... | 36 |
| UN PORT EN PERTE DE CENTRALITÉ..... | 9 | LA GRILLE DE COHÉRENCE TERRITORIALE..... | 40 |
| UN SUPPORT POUR L'ÉVÉNEMENTIEL | 9 | LES SITES MAJEURS D'INTERVENTION | 42 |
| LE RETOUR DE LA VILLE PORTUAIRE..... | 10 | CRÉER UNE COORDINATION INTER-INSTITUTIONNELLE..... | 42 |
| 2. Une démarche participative..... | 12 | VERS UNE CHARTE D'ENGAGEMENT DES PARTENAIRES | 43 |
| LA PROBLÉMATIQUE | 12 | 6. Bibliographie | 44 |
| LA MÉTHODE AGIL : AGIR EN LIEN POUR LE PROJET QUI FAIT SENS..... | 12 | | |
| LE GROUPE DE COPRODUCTION | 14 | | |
| 3. Diagnostic | 16 | | |
| ANALYSE URBAINE DU SITE | 16 | | |
| LA FILIÈRE PLAISANCE NAUTISME..... | 21 | | |
| L'ÉCONOMIE PORTUAIRE | 21 | | |
| LE POINT DE VUE DES ACTEURS LOCAUX..... | 22 | | |
| PORTRAITS ET REPRÉSENTATION | 23 | | |
| 4. L'atelier portuaire | 25 | | |
| INTRODUCTION..... | 25 | | |
| SYNTHÈSE DES GROUPES TEST | 28 | | |
| ÉVOLUTION DU SCHÉMA D'ORIENTATION..... | 30 | | |

Le présent document synthétise le travail effectué par l'ADEUPa, avec la collaboration du consultant Coordi + pour le compte de Morlaix Communauté, entre 2008 et 2010, sur le site portuaire de Morlaix.

Le port de Morlaix est confronté à un phénomène d'envasement qui limite sa capacité de fonctionnement et oblige à mettre en oeuvre chaque année, des opérations d'entretien. La communauté d'agglomération de Morlaix a engagé les études techniques permettant de résoudre ce problème de façon pérenne. Parallèlement, elle a exprimé sa volonté de disposer d'un volet urbain de valorisation du port. La réflexion a pris une dimension particulière en raison de la démarche participative initiée pendant l'étude. En effet, des personnalités qualifiées de la société civile ont été associées à l'étude, dans un atelier d'urbanisme. La vision partagée qui résulte de ce travail prend la forme d'un schéma d'orientation à l'échelle de l'ensemble du site portuaire.

Après des présentations devant les différentes instances, comité de pilotage, groupe technique, groupes tests, conseils municipaux de Morlaix et de Saint-Martin des Champs, la réflexion a abouti à un schéma d'orientation c'est-à-dire à un document prospectif dégagant des lignes directrices d'aménagement et de développement. Il s'agit avant tout d'une stratégie globale à moyen et long terme, reflétant l'état des accords entre les acteurs impliqués (politiques, chambres consulaires, techniciens, représentant de la société civile). Cette vision globale et cohérente définit des principes directeurs du projet urbain portuaire et non leur contenu détaillé. Elle précise la vocation des espaces, formule des hypothèses d'aménagement et mesure l'implication des choix à l'échelle du territoire portuaire élargi.

Le document se présente en cinq parties. La première situe le port de Morlaix dans son contexte et le positionne dans une démarche de marketing urbain et territorial. La deuxième explicite la démarche participative et son adéquation au site portuaire. La troisième fournit les principaux éléments du diagnostic, sous l'angle spatial, vécu et économique. La quatrième relate l'expérience concrète de l'atelier, les idées exprimées, et le processus de maturation produit grâce aux différents groupes de travail. Enfin la cinquième décrit le schéma d'orientation dans son expression spatiale et programmatique, ainsi que le contexte institutionnel et financier dans lequel il pourra s'insérer.

Le schéma d'orientation a vocation à se traduire en charte de projet de façon à entrer dans une phase opérationnelle.

1. A la recherche d'un positionnement urbain et territorial

UN TERRITOIRE LIÉ À LA MER

Du fait notamment de sa géographie particulière, entre terre et mer, le Pays de Morlaix est un ensemble contrasté où se juxtaposent des espaces agricoles en difficulté, un littoral attractif et des pôles d'activités dynamiques. La façade maritime représente un facteur d'attractivité résidentielle et touristique. La vocation maritime s'affirme sur un plan économique avec l'agriculture littorale, les cultures marines, la pêche et également les activités de plaisance et les sciences de la mer. Le territoire mise sur la croissance de ces derniers secteurs pour créer des emplois et des richesses économiques.

Un territoire en regain d'attractivité

Situé à l'Ouest de la Bretagne, dans le Nord du département du Finistère, le Pays de Morlaix compte plus de 126 000 habitants en 2006. Depuis le début du XXe siècle, le territoire connaissait un déclin de population. Mais les chiffres publiés récemment attestent d'un changement de tendance avec un gain de 4 648 habitants entre 1999 et 2006. Ces bons résultats sont dus à un solde migratoire positif.

Cette capacité à attirer de nouveaux habitants peut s'expliquer par la combinaison de plusieurs facteurs : le cadre de vie, la création d'emplois, les prix contenus de l'immobilier, la disponibilité de l'offre foncière.

Au sein du Pays de Morlaix, Morlaix Communauté tient une place majeure (50,6 % de la population et 49,5 % des emplois en 2006).

La région de Morlaix a longtemps privilégié l'agriculture et les industries agroalimentaires et ne s'est tournée que tardivement vers le tourisme. Le potentiel touristique est aujourd'hui un élément important avec des retombées non négligeables. La perspective de positionner Morlaix à moins de 3 heures de Paris à partir de 2016 permet d'envisager une augmentation de la clientèle « courts-séjours » provenant de la région Ile de France.

L'offre du territoire est potentiellement riche de paysages variés (baie de Morlaix, qualité des sites de l'intérieur des terres) et de produits touristiques. La restauration du Château du Taureau, la réalisation de l'auberge de jeunesse, l'ouverture de « l'espace aquatique », illustrent la volonté de Morlaix Communauté d'accroître l'attractivité touristique. Cette offre de dé-

couverte est couplée à une qualité certes moyenne mais diversifiée de l'offre d'hébergement, essentiellement située en littoral, et de restauration. Par exemple un projet pour implanter une résidence touristique de 80 appartements à Carantec, près de la plage de Kelenn, est en cours avec une ouverture prévue en 2013.

La région morlaisienne est un pôle majeur du tourisme du Nord Finistère, mais le caractère saisonnier reste très marqué. Il est à noter l'absence d'hébergement de grande capacité qui ne permet pas d'accueillir à l'année des séminaires et des groupes importants.

UN PÔLE URBAIN CENTRAL FRAGILISÉ

Le pôle urbain central est constitué par les communes de Morlaix, Saint Martin des Champs et la partie urbaine de Plourin les Morlaix. Il offre de nombreux services et équipements de centralité (transports, santé, culture, loisirs ...). En sa qualité de pôle d'emploi principal du Pays de Morlaix, l'influence économique de Morlaix s'est affaiblie. Sa dimension culturelle demeure importante au travers de son patrimoine historique et son dynamisme associatif.

En revanche, l'attractivité commerciale du centre ville est en perte de vitesse, excepté le marché du samedi. A l'échelle du Pays de Morlaix, l'influence du centre ville se limite principalement au territoire de Morlaix Communauté. Plusieurs raisons sont évoquées : la croissance de l'offre commerciale en périphérie, des conditions de stationnement inadaptées, un positionnement de l'offre en moyen et haut de gamme ne répondant pas à la demande des ménages à revenus plus modestes et une diversité insuffisante. Pour attirer de nouvelles enseignes et répondre à la demande des concepts actuels, les locaux du centre ville offrent des surfaces de vente trop petites. Un travail sur le foncier commercial apparaît indispensable pour drainer des investisseurs et des nouveaux clients.

La concentration du logement social dans la ville centre et la présence de services y favorisent l'afflux des populations fragilisées. En matière d'habitat, le pôle urbain central doit également faire face à une déqualification de certaines copropriétés, induisant une vacance des logements et un manque de valorisation du patrimoine architectural.

Le port dans l'agglomération



Le port : Un site animé
au coeur de la ville au
début du XXe siècle



128 — MORLAIX. Manufacture des Tabacs. La Entrée. ND. Phot.



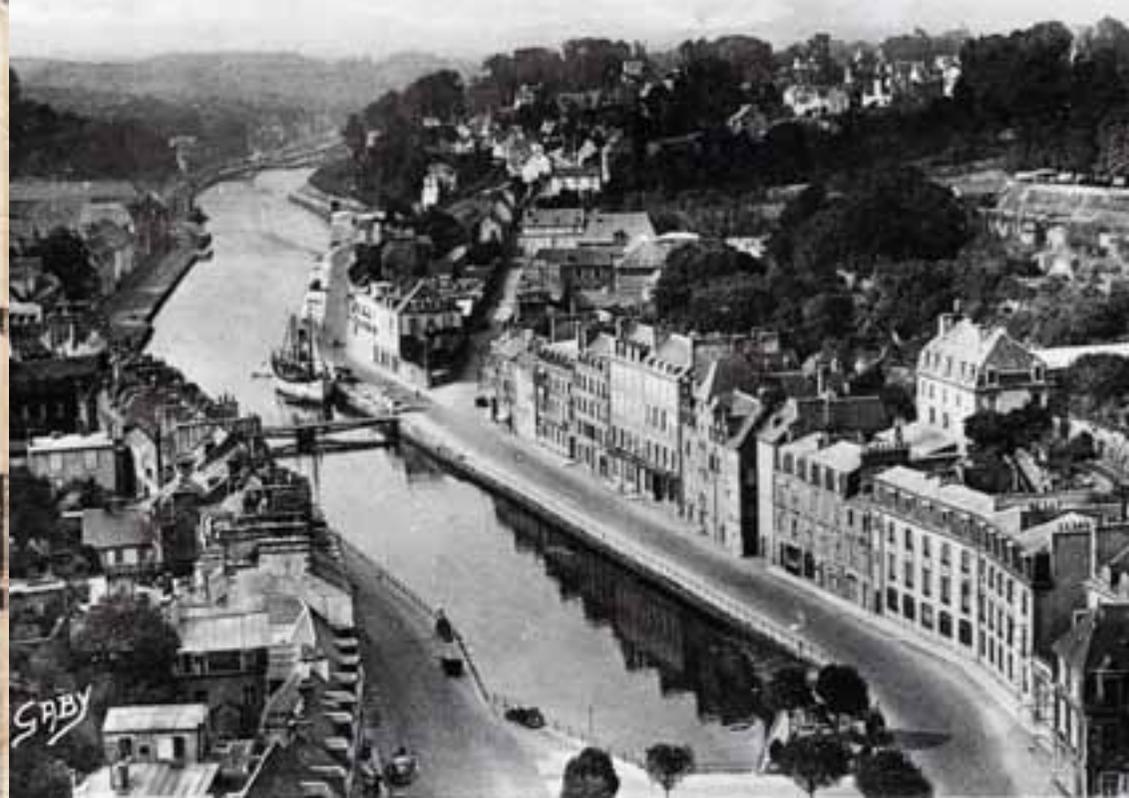
TOUTE LA BRETAGNE

489 — MORLAIX - Le Pont tournant



1501 MORLAIX. — Le Quai de Tréguier et le Viaduc. ND. Phot.

*Le 9 Juin 1916
Eug.*



SPBY

Le SCoT précise dans le Document d'orientations générales (DOG) pourquoi et comment renforcer et dynamiser l'attractivité du «**pôle urbain central**». A l'échelle de Morlaix Communauté, le pôle urbain central pèse économiquement par ses activités et représente un centre de services conséquents, concentrant ainsi les échanges. Les enjeux que représente son développement propre et son rapport avec les territoires d'équilibre justifient de le conforter.

Plusieurs projets à l'étude permettraient de renforcer le rayonnement du pôle urbain central dont la création d'un second département à l'IUT (Génie civil), la reconversion de la Manufacture, l'aménagement d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) complété par des opérations de renouvellement urbain du quartier de la gare et l'aménagement du site portuaire.

UN PORT EN PERTE DE CENTRALITÉ

Morlaix a subi une importante mutation au 20ème siècle en passant d'une véritable «ville portuaire» à une simple juxtaposition entre ville et port. Mais le port et ses quartiers portuaires constituent toujours des «gisements patrimoniaux» de première importance. Car l'image d'une ville comme Morlaix reste fondée sur les traits morphologiques de ses secteurs maritimes, même lorsque les fonctions économiques ont disparu. Les ouvrages, les bâtiments et les formes de l'espace sont des témoignages de l'histoire des

techniques, de l'architecture, des modalités de travail et de la culture. De plus, dans la perception commune, que ce soit depuis le pont de la RN 12 ou depuis le viaduc SNCF, le port est bien la marque emblématique de Morlaix, même si la signalétique est déficiente. Dans le centre ville et depuis la RN 12, aucun fléchage n'indique l'existence et la direction du port, excepté à l'entrée du centre ville de St-Martin des Champs. Il existe deux principaux modes d'utilisation du port de Morlaix : l'hivernage et les escales de plusieurs jours liées au tourisme. Le port est bien équipé et sa situation géographique offre une facilité d'accès aux services et commerces du centre ville. Néanmoins, il manque actuellement un dispositif adapté à la réception et au traitement des déchets des utilisateurs.

La fonction du port de Morlaix comme point de départ pour des croisières longues devrait être développée. La proximité immédiate de la gare pour les plaisanciers en provenance de Paris est un avantage à valoriser.

En revanche, le port n'offre pas de possibilités pour des sorties à la journée, la rivière n'étant pas équipée pour la navigation de nuit.

UN SUPPORT POUR L'ÉVÉNEMENTIEL

Plusieurs épreuves de voile sportive sont accueillies au port de Morlaix chaque année. Le Télégramme Tresco Trophée, en est cette année à sa 26e édition avec 121 bateaux inscrits (croiseurs de 10 mètres en moyenne) représentant environ 700 participants. Le Tour du Finistère y fait également escale. De l'avis des acteurs de la plaisance, la demande est forte pour organiser des départs du port de Morlaix.



LE RETOUR DE LA VILLE PORTUAIRE

En tant que porte du territoire, entre la baie de Morlaix et le piémont des Monts d'Arrée, le site portuaire possède une image et une notoriété qui justifie qu'on le conforte et qu'on le développe.

On constate que chaque fois que les villes portuaires ont tourné le dos à la mer, elles ont périclité. En revanche, lorsqu'elles ont affirmé leur spécificité, c'est-à-dire leur ouverture au monde maritime, elles ont trouvé les moyens de se développer.

Le trouble du «quai à rêver» : la mer est là pour rêver toujours d'un ailleurs dont

le départ ou l'arrivée projette un destin ou simplement le futur, sur le quai. Associé au mythe du voyage, de la mer et des navires, le port dispose d'un fort capital d'image et d'exotisme. Les mythes marins donnent à la ville portuaire un charme «pittoresque» recherché.

Un imaginaire puissant

Le port et les quartiers portuaires constituent des «gisements patrimoniaux» de première importance. Bien souvent l'image de la ville est fondée sur les traits morphologiques de ses secteurs maritimes, parfois même lorsque les fonctions économiques en ont disparu. Outillage,

bâtiments, navires, formes de l'espace ... sont des témoignages de l'histoire des techniques, de l'architecture, des modalités du travail, de la culture.

Le XIXème siècle marque à plusieurs égards une rupture dans l'histoire des relations entre villes et ports. La rupture est tout d'abord économique, avec le prodigieux accroissement du volume des échanges internationaux. Elle est technique avec la taille de plus en plus importante des bateaux, avec le perfectionnement des techniques de génie civil et de l'outillage, avec l'apparition du chemin de fer. Afin de s'adapter à ce nouveau contexte, les installations portuaires changent d'échelle. Le port est actuellement dédié à la plaisance. Il est accompagné de services nautiques (entretien, vente, accastillage...) et de quelques commerces qui répondent à une clientèle de quartier et de passage. Même si l'économie portuaire traditionnelle ne peut plus être la caractéristique principale du port, la ville portuaire que constituent Morlaix et Saint Martin des Champs possède de nombreux atouts pour enclencher une dynamique positive en faisant du port un équipement structurant à l'échelle de la Communauté et du Pays de Morlaix.

En réaménageant ses espaces portuaires, la ville valorisera son image et améliorera sa qualité de vie. Elle créera aussi un pôle économique dynamique et attractif qui rejaillira sur l'ensemble du tissu urbain et confortera le pôle urbain central.

Il s'agit conjointement de :

- renforcer et dynamiser l'attractivité du pôle urbain central dont le port est l'une des composantes
- concrétiser un bassin de navigation en baie de Morlaix avec la possibilité de trois escales complémentaires : Roscoff, Plougasnou et Morlaix.



Morlaix

LE PORT DEVANT LA
MANUFACTURE



LA CAPITAINERIE



LES QUAIS



CAFÉ - RESTO LE TEMPO



PONTON

Orléans



LA CAPITAINERIE

Vannes



LES QUAIS

Saint-Nazaire



RESTAURATION

Lyon

2. Une démarche participative

LA PROBLÉMATIQUE

La communauté d'agglomération de Morlaix est confrontée à deux types de questionnement relativement au port dont elle assure la compétence : le premier sur l'état physique du port (difficultés d'accès nautiques, envasement, état des quais...) et l'ensemble des investissements nécessaires sur le long terme à son fonctionnement ; le second plus existentiel : un port à Morlaix à quoi ça sert ? Afin d'éclairer sa vision le maître d'ouvrage souhaitait parvenir à la formulation d'un diagnostic partagé avec ses partenaires que sont la CCI de Morlaix, les Villes de Morlaix et Saint Martin des Champs, chacun étant intéressé à son niveau par l'avenir du site portuaire.

La complexité de la relation ville-port concentre spatialement un ensemble multiple d'usages et de fonctions, dont il convient d'organiser et d'harmoniser la cohabitation sur un site convoité et physiquement restreint. Cette spécificité affirmée nous a amené au choix d'une méthode de « démarche participative ». L'objectif de cette réflexion collective était de parvenir à une vision future de l'aménagement et du développement de l'espace portuaire partagée par les acteurs du territoire.

Or l'attachement des habitants et des usagers du site s'exprime fortement dans le milieu local, d'où l'idée d'utiliser ce "capital culturel" dans un processus participatif. La réflexion engagée par l'ADEUPa a pu ainsi dépasser l'expertise technique en intégrant l'apport de personnes qualifiées de la société civile.

C'est par ce moyen que s'est effectuée une élaboration collective du projet. Cette participation s'est construite avec méthode et rigueur sur la durée. Elle découlait d'une action préalable de sensibilisation afin de créer les conditions d'un véritable dialogue (langage commun, connaissance des enjeux du projet). Ceci impliquait de mettre au point des outils pédagogiques susceptibles de mettre chacun des participants (élus techniciens, habitants) en capacité d'exprimer ses positions et de contribuer à la réflexion. Il devenait alors possible de créer un « espace de coproduction » du projet.

L'objectif est de construire un projet partagé au plus proche des attentes de l'ensemble des acteurs du territoire. La démarche participative considère que c'est avant tout la population qui choisit ses lieux de vie et la première richesse d'une cité ce sont les gens qui y vivent.

Les thématiques à intégrer montrent l'importance de trouver les formes d'appropriation locale, voire de mobilisation et posent les questions essentielles :

- Comment arriver à un consensus dans un projet urbain ?
- Comment permettre à ce que la transformation d'un espace si important puisse être définie dans le partage et la reconnaissance réciproque ?
- Comment un projet aussi structurant pour le territoire peut-il être approprié par la population ?
- Sur quelle dynamique locale l'argumentation pourra-t-elle reposer ?

Toutes ces interrogations conduisent à la question centrale de l'intervention sur Morlaix :

«Quelles sont les conditions qui permettent de trouver un sens et une vision partagés, concourant à favoriser les choix d'aménagement ?».

LA MÉTHODE AGIL* : AGIR EN LIENS POUR LE PROJET QUI FAIT SENS

Il s'agit d'être en capacité de croiser d'une part une approche psychosociologique traduisant des aspirations et de l'art de vivre souhaités par les habitants et d'autre part la mise en œuvre d'un processus décisionnel politique.

La gouvernance de projet repose sur l'articulation de trois groupes d'acteurs dont les rôles respectifs sont clairement définis, et qui s'alimentent entre eux :

L'atelier de coproduction (Atelier portuaire) constitué de citoyens et de représentants associatifs, produit les idées et suggestions contribuant à l'élaboration du projet (description des concepts d'aménagement).

Le comité technique constitué de professionnels représentants des institutions locales, communautaires et départementales, veille à la cohérence territoriale et analyse les conditions de faisabilité technique et économique du projet.

Le comité de pilotage constitué des élus collectivités territoriales et chambre



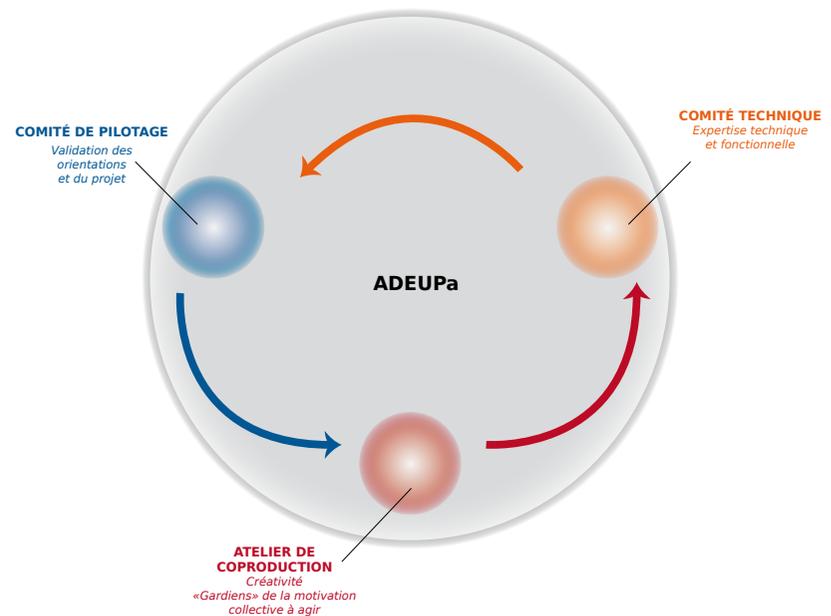
consulaire, détermine la cohérence du projet en lien avec les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire.

Les réunions sont des temps d'interface permettant de coordonner les réflexions et prérogatives techniques et politiques en fonction des besoins identitaires et existentiels du port relevés au sein de la société civile (atelier de coproduction). Jusqu'à la phase de formalisation finale, ces temps de consultation permettent essentiellement de qualifier les besoins et attentes des acteurs afin de proposer un schéma suscitant l'adhésion collective.

Les groupes test ont pour rôle d'élargir peu à peu la consultation à d'autres représentants de la population (Riverains, socioprofessionnels, commerçants, jeunes moins de 25 ans ...) en restant sur un mode qualitatif et participatif. Il s'agit d'un exercice de lecture critique permet-

tant de tester les potentiels d'acceptation et de suggestions émises afin de compléter et d'affiner le schéma d'orientation. Le consultant spécialisé, « Coordi + », recueille et analyse les perceptions, pratiques, projections des membres de l'atelier, anime l'ensemble de la démarche et joue ainsi un rôle de médiateur entre les différentes parties prenantes.

**AGIL est une méthode de démarche participative développée par Coordi+ et adaptée pour la présente étude.*





L'atelier au travail

LE GROUPE DE COPRODUCTION

Le cœur de la méthode s'est concrétisé sous la forme d'un «atelier de coproduction», véritable «atelier d'urbanisme», réunissant sur le lieu d'étude, au côté des professionnels, une quinzaine de participants, identifiés par le maître d'ouvrage et issus de la population locale.

Ce groupe comprend des personnes qualifiées issues la société civile. Il est composé d'historiens, de représentants des arts de la culture, du commerce, de la plaisance, d'associations. L'atelier de coproduction est à la fois un lieu d'échange, de réflexion, de concertation, de partage de connaissance et de créativité.

Les 15 participants au groupe de coproduction sont les suivants :

- > Marthe LE CLECH, historienne
- > Patrick FAVREAU, historien
- > Jean Claude BRETON, association AADI
- > Gwendal LARHER, peintre
- > Virginie PERRONE, plasticienne
- > Loïc QUEMENER Pays d'art et d'histoire
- > Alain SEVERE, commerçant
- > Jean Christophe ROLLET, hôtelier
- > Jacques PICHON, commerçant
- > Hervé JANNERUD, hôtelier
- > Yvon QUILLEC, Yacht club
- > Patrice DAMANY, association Vents d'Ouest
- > Frédéric BOCCOU, maitre de port
- > Yvan TALLEC, association A fer et à flots
- > Ariane PROVOST, doctorante UBO.

Organisation et fonctionnement

Lors d'une première phase de travail le cabinet Coordi+ a réalisé des entretiens qualitatifs individuels croisant des regards multiples (nautiques, loisirs, résidentiels, économique, culturel, historique) permettant d'identifier des mots clés et des thèmes à développer. Les éléments ainsi recueillis ont été analysés et synthétisés de sorte à produire :

- des formules de sens : des constats, des réflexions non opposables collectivement et qui permettent d'organiser un consensus partagé.
- des tableaux de synthèses d'opinion répertoriés en fonction des besoins d'analyse d'un schéma d'aménagement urbanistique. Ces tableaux croisent des éléments marketing, sociologiques et comportementaux dans une démarche de recherche action prospective afin d'alimenter l'analyse urbanistique.

L'ensemble de ces formules alimente les différents portraits d'un diagnostic partagé du territoire (identité, vocation, intérêt du projet d'aménagement).

L'animation en duo (ADEUPa/Coordi+) de l'atelier de coproduction a eu pour fonction de définir les principaux éléments de programme concourant à la définition du schéma d'aménagement et de développement : constats et objectifs partagés, portrait identitaire et valeur symbole,



port idéal, conditions d'existence du port. L'apport photographique d'images de référence a permis de concrétiser et de préciser les divers éléments de composition du projet.

Dans une seconde phase il s'est agi de représenter spatialement les orientations et les éléments constitutifs du schéma d'aménagement tels que définis précédemment.

En termes de production, l'accent a été mis sur des travaux pratiques manuels empruntant les méthodes d'un atelier d'urbanisme, et traçant les lignes directrices d'une programmation urbaine.

Pour des raisons pratiques les participants ont été répartis dans deux équipes. Ils disposaient de plans cadastraux à l'échelle du 1/1000è et de cubes de couleur symbolisant divers objets et fonctions (Habitat, équipements, stationnement, commerces, circulation...). Ce travail de

maquettage était complété par des aménagements dessinés aux feutres de couleurs.

Pour en faciliter la communication cette première « mouture » a été réinterprétée par l'ADEUPa, mais sans en modifier ni trahir le sens. Ce document a servi de support de débat avec les techniciens et les élus et dans un second temps auprès des groupes test.

3. Diagnostic

Le diagnostic reprend un certain nombre de données nécessaires à la compréhension du site et aux enjeux de sa mise en valeur et transformation. Tout d'abord, l'analyse urbaine par séquences met l'accent sur la situation stratégique du port entre le centre-ville, la gare et la rivière puis la ville de Morlaix. Elle insiste sur le caractère encaissé du site, sur son accessibilité difficile et sur ses atouts patrimoniaux. Puis sont développées les dimensions économiques, c'est-à-dire l'importance de la filière plaisance – nautisme et le poids de l'économie portuaire. La parole est ensuite donnée aux professionnels de la plaisance qui expriment la force du potentiel humain local et leur souhait de rester présents dans la dynamique territoriale. Enfin, les formules de sens provenant de la première phase de l'atelier portuaire permettent d'apprécier la place qu'occupe le port dans les représentations de la société civile.

ANALYSE URBAINE DU SITE

■ Caractéristiques globales

L'analyse paysagère montre d'emblée le caractère encaissé du site portuaire. La largeur du bassin à flots est très faible (50 m) alors que ses bordures sont vite escarpées : le pont de la RN 12 par exemple surplombe le site à une altitude de 45 m au-dessus du plan d'eau. Entre l'Hôtel de Ville de Morlaix et le méandre du Bonnou, il y a deux kilomètres, soit une distance qui excède les capacités d'un piéton urbain. En fait, il est assez facile de décomposer le site en quatre séquences :

- le contact ville – port, espace participant au centre-ville caractérisé par l'Hôtel de Ville, l'esplanade du viaduc du chemin de fer, et de belles façades urbaines,
- l'espace de la manufacture, autour du macro-élément que constituent les

bâtiments ordonnancés de l'ancienne manufacture des tabacs et du bassin de plaisance,

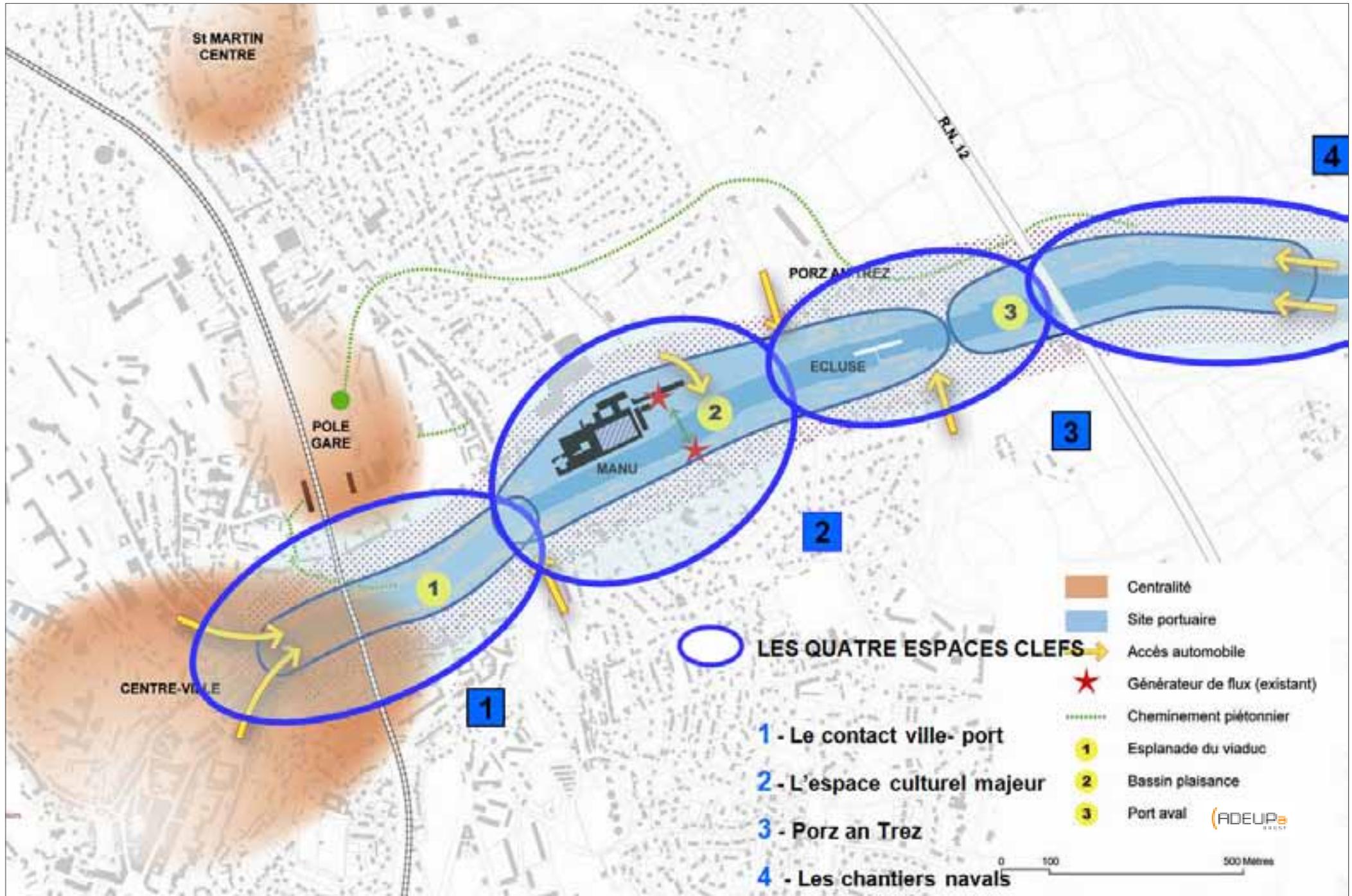
- le quartier de Porz an Trez, entre l'écluse et le pont de la RN 12, où domine encore une ambiance maritime,
- les chantiers navals en aval du pont de la RN 12, entrée de ville s'ouvrant vers la campagne et le littoral.

Le site entretient des relations fonctionnelles plus ou moins aisées avec son environnement. Les deux premières séquences sont parties intégrantes du centre-ville et sont accessibles en théorie par la gare. En réalité, le relief accuse fortement les faibles distances géométriques. De plus, l'omniprésence du stationnement automobile place Cornic et place du Général de Gaulle, rend malaisé l'accès au port de plaisance. Sur l'ensemble du site, on note le faible nombre d'accès automobile et l'absence de fran-

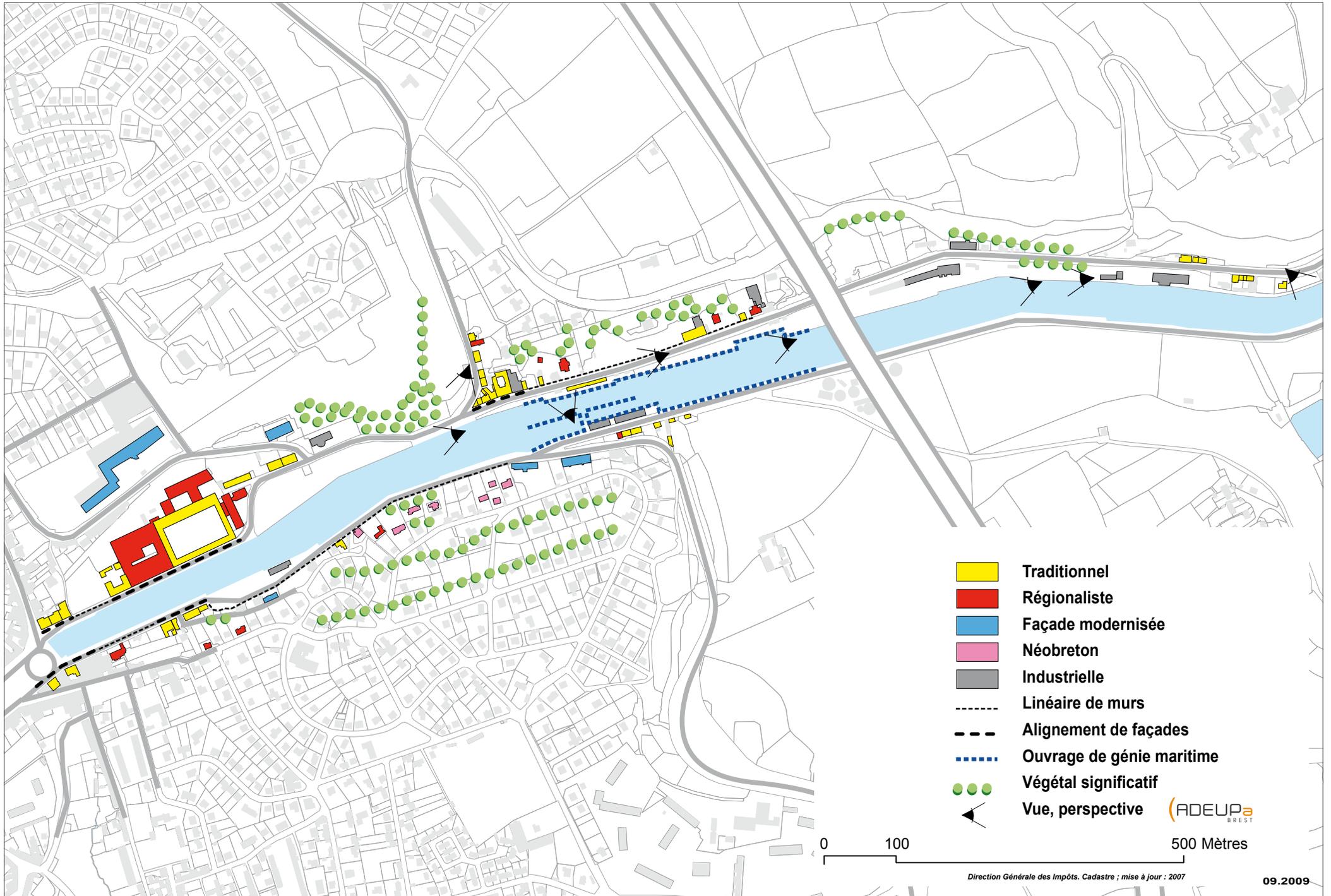
chissement routier à niveau du plan d'eau, ce qui révèle la difficulté d'une gestion fluide de la circulation automobile dans ce site encaissé. Le centre de Saint-Martin apparaît comme trop éloigné du quartier pour jouer un rôle dans l'usage quotidien des lieux. On constate enfin l'existence de grands cheminements piétonniers mettant le site en relation avec l'argot côté centre-ville et l'armor depuis la gare, sur l'ancien tracé de la ligne de chemin de fer qui reliait la gare aux quais de déchargement du port.

Il appartiendra donc d'être attentif à améliorer l'accessibilité du site depuis le plateau et à faire en sorte que les distances soient réduites grâce à des dispositifs techniques, à l'amélioration de la qualité d'ambiance des espaces traversés, et surtout par le renforcement ou la création de générateurs d'attractivité donnant envie de s'y rendre et de parcourir le site.

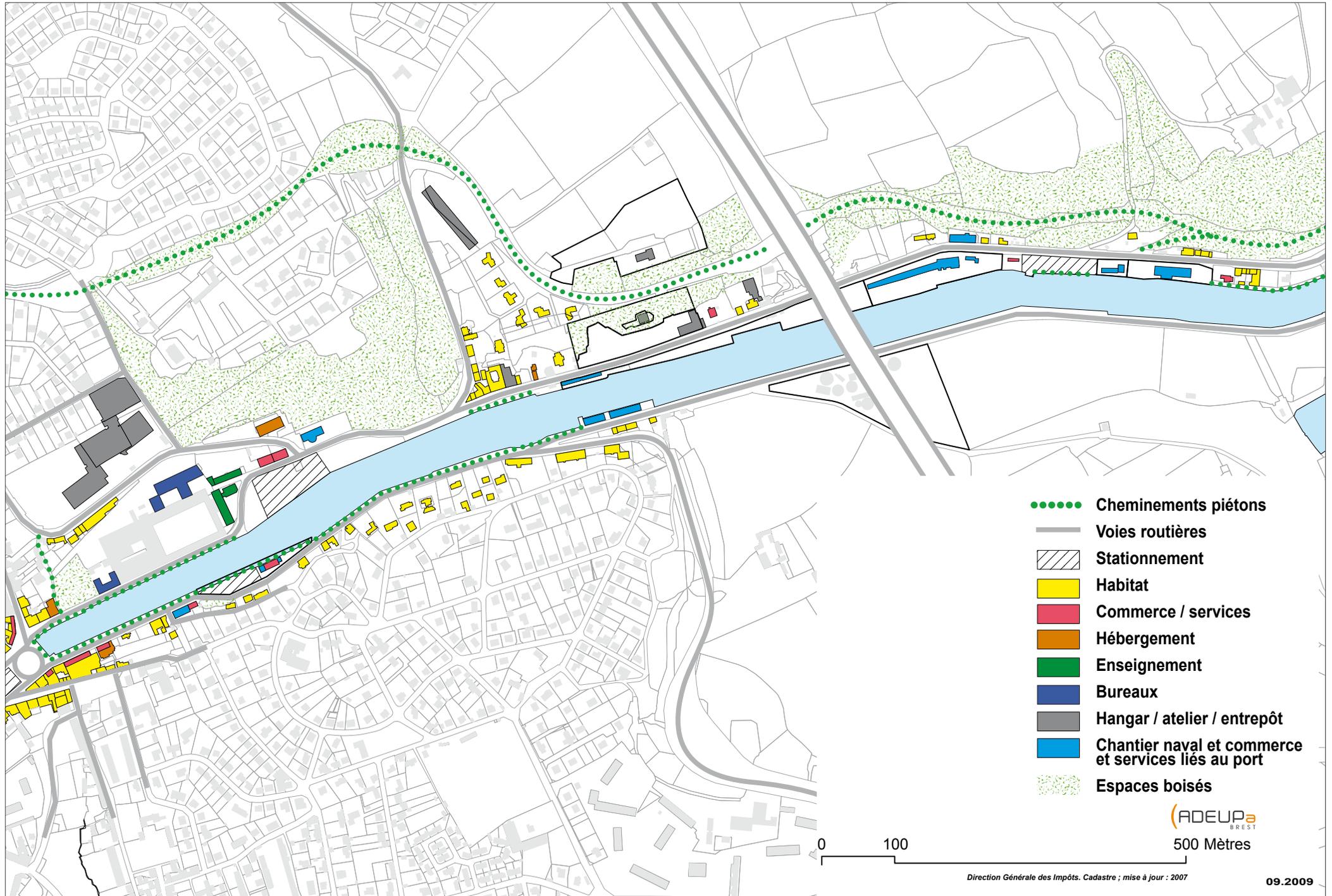
L'analyse urbaine par séquences



Analyse architecturale et paysagère



Analyse de l'occupation du sol et du bâti



■ Description des séquences



La première séquence, c'est-à-dire le contact ville-port est la plus urbaine. Nous ne considérons ici que la partie nord au-delà du viaduc du chemin de fer. Il s'agit d'une ambiance urbaine où dominent des façades d'immeubles traditionnels caractéristiques des citées bretonnes (régularités des percements, chaînage d'angle apparent, bandeaux filants ; hauteur : R+ 2/3 + combles ; souches de cheminées massives ; rez-de-chaussée commercial). L'échelle est donnée par un prospect H = L/3, les vues axiales sur le viaduc et sur le bassin à flots, ainsi que sur les coteaux boisés. Quelques bâtiments offrent une modération exceptionnelle comme la maison Pennanault. On constate une différenciation entre les deux rives : rive droite avec un développement des services (banques, assurances, professions libérales), rive gauche plus commerçante.

La circulation et le stationnement dominant l'usage et l'ambiance de l'espace public au détriment de la déambulation ou de la flânerie des piétons.

L'espace culturel majeur de la Manu comporte une rive urbaine autour des édifices de la manufacture, et une rive boisée parsemée d'immeubles et de villas de caractère, le tout relié visuellement par le plan d'eau du port de plaisance où se reflètent les coques et les matures des bateaux. Les quais manquent d'aménité (trottoirs étroits, stationnement omniprésent, mobilier urbain banal). Il existe des poches de stationnement place Payot et autour de l'«îlot tempo» où se trouve le bureau du port.



L'architecture est diversifiée car elle mêle à la typologie traditionnelle bretonne, des bâtiments modernisés des années 20 – 30 (IUT) et des maisons néo-bretonnes, le tout dans un écrin paysager de silhouettes arborées. La mixité urbaine est forte : habitat, services et commerces mais aussi hébergement (auberge de jeunesse), enseignement (IUT), tertiaire (Morlaix Communauté) ...

La traversée entre les deux rives peut se faire au niveau du «Tempo» sur un ponton mais n'est pas à l'échelle de ce qui devrait être le véritable parvis de la manufacture.

Porz an Trez qui fut un quartier animé tant que l'activité économique liée aux pondéreux (sable coquiller, bois, ...) fut florissante est rentré en léthargie. Il n'en résulte pas moins une ambiance attachante en raison des infrastructures de génie maritime qui ont perduré jusqu'à aujourd'hui : écluse, quai en maçonnerie de pierre de taille, cale, gril de carénage... L'architecture est sans doute moins variée que dans les deux séquences précédentes. Cependant les façades traditionnelles situées à l'angle du quai et de la rue Saint-Germain ne manquent pas d'allure ainsi que quelques maisons d'avant-guerre juchées sur le coteau surplombant la rivière. Les parcelles attenantes peu ou pas construites (chiffonniers de la joie, anciennes carrières ...) offrent des possibilités de renouvellement urbain. Le cheminement piétonnier venant de la gare court parallèlement à la rivière mais n'offre pas vraiment d'accès directs perpendiculaires en raison de la forte déclivité. Les quais proposent des surfaces relativement importantes rive gauche (traces de l'activité économique de chargement – déchargement des pondéreux).



Le secteur dit des chantiers navals est caractérisé par des bâtiments longitudinaux parallèles à la rivière occupés principalement par des activités de construction, d'entretien et de maintenance de bateaux. Malgré la présence de la rivière et des rives arborées, l'ambiance d'«entrée de ville» l'emporte en raison du manque d'entretien et de quelques épaves. Sur la rive droite, l'usine de traitement des eaux usées et le dessous des piles du viaduc de la RN 12 n'améliorent pas le caractère de la séquence. Le chemin de halage est encore présent à la sortie de la courbe du Bonnou mais comporte des interruptions en amont. L'ensemble du secteur appelle une requalification car c'est le premier plan urbain de l'agglomération morlaisienne que l'on rencontre lorsque l'on vient par la RD 173 depuis Locquénolet et Carantec.

En résumé, l'analyse urbaine et paysagère montre à la fois les fortes potentialités du site mais aussi ses difficultés et ses lacunes. Sa longueur et l'absence de lieux d'intensité urbaine aptes à attirer du public et à rayonner dans l'épaisseur du tissu urbain sont de vraies contraintes auxquelles la ré-animation du site doit



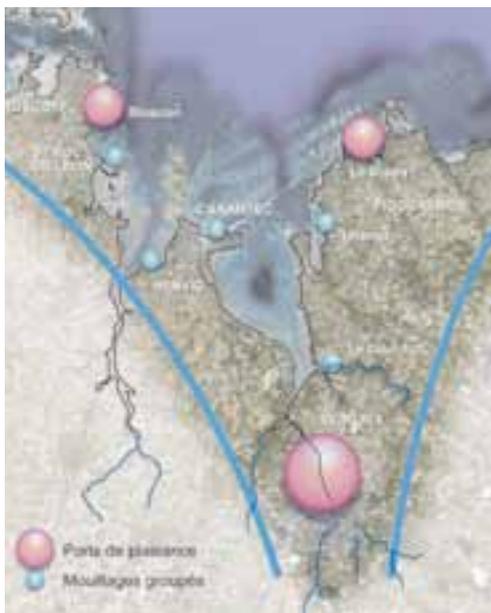
LA FILIÈRE PLAISANCE NAUTISME

■ Un fort développement de la plaisance

Au niveau national le secteur de la plaisance est en pleine expansion avec une croissance de 10 % par an du chiffre d'affaires. Cependant, il est constaté que les équipements à l'échelle du Finistère et du pays de Morlaix en particulier, sont largement insuffisants pour satisfaire la demande.

Elaboré en 2002, le schéma directeur d'aménagement pour la plaisance en Pays

La baie de Morlaix



de Morlaix, avait pour but de définir les possibilités de développement des activités de plaisance. Il s'agissait aussi d'établir un consensus au niveau du Pays sur les objectifs à atteindre, les projets à réaliser, les actions d'organisation ou de gestion à mener. Cette réflexion permettait de disposer d'un outil pour la coordination des études et de préparer l'intégration des projets dans les dispositifs contractuels.

Les préconisations de ce document sont reprises dans le SCoT approuvé le 12 novembre 2007 «Organiser l'activité nautique et la plaisance et mettre en œuvre les actions pour la réalisation d'infrastructures portuaires structurantes : soutenir les projets de port de Plougasnou et de Roscoff, conforter et redynamiser le port de Morlaix, développer les activités économiques liées au nautisme».

Les places disponibles en mouillages ou à l'intérieur d'un port sont très réduites, de l'ordre d'un total de 1600 places, dont 250 à flot dans le port de Morlaix. Une demande de nouvelles capacités d'accueil est identifiée correspondant à une croissance d'environ 100 bateaux/an dans le bassin de navigation de la baie de Morlaix. La construction en cours du port de Roscoff permettra d'élargir l'offre avec 625 places à flot, accessibles à toute heure de marées. La mise en service est attendue pour l'été 2012. La concrétisation à court terme du projet du port du Diben à Plougasnou devrait apporter 500 places supplémentaires sur pontons. Ainsi, ces trois ports donneraient à la baie de Morlaix une capacité d'offre globale de 1375 places.

■ Des caractéristiques locales

L'offre est limitée aux services de base et concerne essentiellement deux domaines le commerce et la maintenance navals (concessionnaires, revendeurs, entretien mécanique, voilerie). L'activité de construction navale est représentée par quelques chantiers « historiques » (SIBIRIL, ROLLAND) présents à Carantec et à Plougasnou.

Les établissements sont répartis sur plusieurs sites : Plougasnou, Morlaix, Carantec, Roscoff, Henvic ; ils assurent ainsi un service aux plaisanciers sur l'ensemble de la baie.

Les services spécialisés et « supérieurs » tels que l'électronique, grément, architectes navals, organisateurs d'événements et communication, sont peu représentés. Ils sont géographiquement localisés à Brest et en Bretagne Sud.

Le développement des conditions d'accueil des plaisanciers dans les trois principaux ports de la Baie (Morlaix, Roscoff et Plougasnou), devrait conduire à un effet de « masse » et devrait attirer de nouveaux entrepreneurs et élargir la gamme de services.

L'ÉCONOMIE PORTUAIRE

Le chiffre d'affaires du port de Morlaix pour l'exercice 2008 est de 247 000 €.

| Fréquentation du port de Morlaix - Évolution 2006-2009 | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Bâteaux de passage | 566 | 555 | 527 | 500 |
| Nombre de nuitées | 2 559 | 3 249 | 3 178 | 3 108 |
| Moyenne par bateaux | 4,5 | 5,9 | 6,0 | 6,2 |
| Nombre d'abonnés | 178 | 187 | 204 | 210 |

Situation à fin Septembre 2009 - Source : CCI Morlaix

Depuis 2006 les bateaux visiteurs représentent une moyenne annuelle de 530 unités. La part de la clientèle étrangère est constante, elle représente 40 % de la fréquentation, avec une forte proportion d'Anglais : 33 %.

Sur la base de 3 000 nuitées par an la dépense globale sur site peut être estimée à 450 000€, sur la base d'une dépense de l'ordre de 150 euros par bateau et par nuit.

LE POINT DE VUE DES ACTEURS LOCAUX

Nous restituons ici une synthèse des propos recueillis par interviews auprès des professionnels de la plaisance exerçant localement :

- > NAVI OUEST, Philippe QUILLEC, le 12 mai 2009
Rue Eric TABARLY
HENVIC
02 98 62 88 88
- > LOISIRS NAUTIQUE, Pierrick COUEDEL, le 5 mai 2009
Place Edmond PUYO
MORLAIX
02 98 88 27 30
- > CHANTIER NAVAL LOUIS RIO, le 5 mai 2009
19 allée St François
St MARTIN des CHAMPS
02 98 88 13 54
- > NAUTIC SERVICES, Tristan LUARD, le 5 mai 2009
39 allée St François
St MARTIN des CHAMPS
02 98 63 25 14
- > BENETEAU ROLLAND MARINE, Yann ROLLAND, le 6 mai 2009
PLOUGASNOU
02 98 15 11 57

- > CARANTEC ESPACE LOISIRS, BECHU, le 6 mai 2009
ZA de Kerinec
CARANTEC
02 98 67 92 55
- > CHANTIER NAVAL ERNEST SIBIRIL, Georges SIBIRIL, le 6 mai 2009
21 rue Lamotte Picquet
CARANTEC
02 98 67 00 38

■ Le marché de la plaisance

La demande en hivernage intérieur et extérieur reste soutenue. La création d'offre de stockage à terre sous la forme de parcs à bateaux et/ou de port à sec, nécessite la recherche de sites appropriés, facilement accessibles.

En termes de marché et de clientèles, le «papy boom» signifierait le début du déclin des «pêche promenade» de moins de 7 mètres. Les caractéristiques de ces unités ne correspondent plus aux attentes de la jeune génération «pêcher le maquereau en sirotant un gorgéon de rouge avec les potes» n'est plus vraiment tendance. Ce segment de marché devrait dans les années futures connaître au mieux une stagnation, au pire un sérieux déclin. C'est un retournement de marché à prendre en considération, qui explique en partie le succès des coques semi-rigides rapides et facilement transportables sur route. Mais, quelle incidence aurait une forte hausse du prix du carburant ? Cela serait-il de nature à freiner les ventes ? Quel sera l'impact de la responsabilisation environ-

nementale citoyenne sur cette clientèle ? Les ports devront être en capacité d'accueillir des navires plus longs avec un tirant d'eau plus important, donc plus profond. En effet, la taille moyenne des croiseurs côtiers et hauturiers augmente sensiblement pour se situer aux environs de 10 mètres.

■ Le bassin de navigation

À terme, les professionnels s'accordent à penser qu'il existera une réelle complémentarité entre les ports de Morlaix, Roscoff et de Plougasnou. La création d'un nouveau port suggère un point d'escale supplémentaire, incitant et donnant prétexte aux plaisanciers pour «bouger» da-

vantage. Certains plaisanciers utiliseront alternativement selon les saisons les deux équipements.

L'ouverture de nouvelles places est attendue, ces nouveaux équipements constitueront un facteur de dynamisation des ventes. De plus, ils offriront de meilleures conditions de mise à l'eau et d'accès aux bateaux, qui sont aujourd'hui vécues comme difficiles et contraignantes, par les utilisateurs de mouillages.

■ La réparation et construction navale

Le bassin du port de Morlaix est utilisé par le Chantier naval SIBIRIL, pour les essais d'homologation des constructions neuves. Les tests effectués concernent essentielle-



ment la vérification des normes de stabilité des navires. Ils entrent dans le cadre de la procédure permettant la délivrance du «certification de navigabilité».

Plus épisodiquement, ce même chantier utilise le port pour des travaux de réparation à flot sur des unités de pêche professionnelle. Le souhait exprimé est de pouvoir continuer ce type d'utilisation dans le futur. En conséquence, les propositions d'aménagement devront intégrer la disponibilité d'un linéaire de quai de 30 mètres.

Les ports de la baie de Morlaix ne possèdent pas de matériel de manutention lourde pour la mise au sec de grosses unités. L'équipement le plus proche est situé au port du Légué, il s'agit d'un élévateur d'une capacité de 400 tonnes.

Au fil du temps le nombre de chantier de réparation navale pour des unités de taille moyenne entre 20 et 50 mètres s'est fortement réduit sur le littoral Manche Atlantique. Cette situation constitue un véritable handicap pour les propriétaires et armateurs, nécessite de longs convois ou oblige le réparateur à se déplacer.

CONCLUSION

Il existe à Morlaix un potentiel de personnes compétentes possédant une connaissance et une expérience du milieu maritime, prêtes à s'engager plus avant dans l'animation locale de l'espace portuaire. Pour que cette volonté puisse s'exprimer pleinement, il est nécessaire que les installations techniques soient mises à niveau et les aménagements terrestres appropriés.

PORTRAITS ET REPRÉSENTATION

Les premiers travaux du groupe de coproduction se sont traduits par l'expression de formules de sens synthétisant un constat partagé à partir de questions de fond sur l'avenir du port.

La ville de Morlaix

La ville de contrastes : une ville qui oscille entre esthétique naturelle et abandon, un sentiment de laisser aller, de manque de vie, vécu comme une fatalité.

Une ville qui possède des éléments d'attractivité non exploités manquant d'espaces de communication pour s'exprimer.

Le site portuaire de Morlaix

Un port dormant aux atouts sous exploités, avec une absence de rappel de son activité commerciale d'antan. Aujourd'hui axé sur son activité nautique. Un port coupé du centre ville, à l'accès difficile.

Une évolution négative signée par la fin de ses activités commerciales, qui n'a cessé de reculer depuis 20 ans.

Pourquoi s'investir pour le devenir du port ?

Pour le redynamiser car il s'agit d'une réflexion et d'un élément d'attraction vitale pour l'identité et le rayonnement de Morlaix.

Quelle recette pour inverser la vapeur, positiver et redonner de l'attractivité à ses atouts ? Trouver des solutions ensemble. Être utile à l'intérêt de Morlaix et son Pays. Redécouvrir ce joyau.

Le niveau d'ambition souhaitable se traduit-il par la vision d'un port idéal ?

Entre passé et futur quel présent construire ? Histoire=fondement de Morlaix et futur= attractivité et attachement au territoire.

L'échange, vecteur d'identité, de vocation et de mission du port, est identifié comme la valeur symbole du port idéal. Tout projet qui concourra à cette notion, concernant les biens, les personnes, les compétences... permettra au port de vivre et de rayonner sur le territoire.

Ces formules de sens se traduisent par la redéfinition d'un rôle élargi pour le port dans l'avenir soit :

- Un rôle économique
 - > Développer une nouvelle forme de commerces, d'artisanat et des activités de restauration.
 - > Fixer la consommation, la population et les jeunes sur leur territoire en vue d'une implantation future.
 - > Attirer les investisseurs et susciter la demande d'habitat
- Un rôle social
 - > Développer des projets d'insertion et des emplois nouveaux
 - > Satisfaire les besoins diversifiés des catégories de population
- Un rôle territorial
 - > Favoriser le rayonnement touristique du territoire de Morlaix
 - > Améliorer l'attractivité de la baie par la valorisation de ses espaces naturels
 - > Affirmer l'identité culturelle
 - > Valoriser et adapter les lieux de loisirs

Ces portraits et représentations montrent que le port et la ville occupent une grande place dans le vécu et l'imaginaire des Morlaisiens. La ville est vécue comme une

ville en sommeil, en perte de dynamisme et de projets particulièrement en ce qui concerne la communication et l'événementiel.

Elle est aussi vécue comme une ville de contraste qui oscille entre esthétique naturelle et abandon, marquée par la fatalité. Les difficultés de maintien du tissu commercial dans le centre ville face au développement de l'offre en périphérie en sont une illustration. Il est ressenti un sentiment de souffrance nourri par l'expression d'un capital insuffisamment valorisé.

Les morlaisiens sont très attachés à l'espace portuaire. L'importance de l'eau, des bateaux, des écluses, des quais sont principalement cités et apparaissent comme les premiers éléments de réflexion qu'il convient de privilégier. Ils montrent aussi un vif intérêt pour l'histoire et le patrimoine local. La richesse architecturale des nombreux bâtiments, le port, le viaduc, les venelles constituent pour la ville un réel potentiel.

La vision négative du port et de la ville est représentée par des aménagements confus et de bâtiments dégradés et inoccupés. La falaise qui s'écroule, les bateaux à l'abandon, un avant port inutilisable, des itinéraires piétons et cyclistes sans sites dédiés confortent l'appréciation.

Face à cette situation, l'ambition commune est de redécouvrir ce joyau qu'est Morlaix, de redynamiser le site portuaire car il s'agit d'une réflexion vitale pour l'identité et le rayonnement de la cité dans l'avenir. La volonté ici exprimée est de permettre au

port de revivre cette vocation d'échange économique, culturel et social qui a animé le port dans le passé.



4. L'atelier portuaire

INTRODUCTION

Le groupe de coproduction, appelé aussi atelier portuaire s'est réuni plusieurs fois en 2009 pour élaborer sa vision du site portuaire. Il importe de restituer ici les résultats de cette démarche participative où s'est exprimée la créativité des personnes qualifiées de la société civile.

La production de l'atelier se compose d'un travail de programmation urbaine et portuaire sous la forme d'une vision du projet à trente ans. Il s'agit d'orientations et de principes d'aménagement qui se déclinent en éléments de programme et en actions ainsi que d'une approche prospective dans le domaine de l'évènementiel, de la connaissance, de l'action culturelle et des commerces et des services.

Dans un premier temps, l'atelier a élaboré une première schématisation des quatre espaces clefs composant le site. Dans un second temps, l'ADEUPa a formalisé ce travail sous forme d'un document spatialisé qui est devenu peu à peu le schéma d'orientation.

Les premières moutures du schéma ont été présentées (Cf. bibliographie calendrier des réunions) plusieurs fois au groupe technique et au comité de pilotage, lesquels ont émis des avis et fait des propositions de modification. Le tra-

vail a été présenté également devant des groupes – test (riverains, socio-professionnels, commerçants, jeunes ...). On trouvera ci-après un résumé de ce processus.

La vision du port à 30 ans

L'atelier a également imaginé les ingrédients nécessaires pour enclencher une logique d'orientation à l'échelle du site élargi. Il s'agissait, grâce à la conduite de réunion organisée par l'ADEUPa et Coordi+, d'envisager un « port idéal », afin de rechercher un niveau d'ambition optimum.

L'évènementiel est apparu comme un vecteur d'image pour le territoire à condition de n'être ni un pastiche ni un placage venu de l'extérieur, mais de se reposer sur des éléments existants comme le Festival des Arts de la Rue (FAR), le Trophée Télégramme Tresco (TTT), la course à pied Saint-Pol – Morlaix, ou les visites organisées par A Fer et A Flots. D'autres points d'appui pourraient être sollicités comme le centre Franco-Indien, le Carré des Arts, la muséographie des tabacs, ou les grèements traditionnels. En partant de l'existant, il s'agit donc de créer un ou des événements à connotation nautique tout en amplifiant les démarches existantes.

Dans le domaine de la connaissance, le Pays de Morlaix est riche en ressources concernant les savoirs traditionnels, le milieu maritime, l'histoire, les découvertes en lien avec l'outre-mer, les sciences et les techniques. Pourquoi ne pas rechercher une reconnaissance externe dans ce domaine à partir de la mise en réseau de l'espace des sciences, de la maison du patrimoine et du tourisme, de l'IUT ? Une politique de promotion du territoire passe par l'affirmation de l'excellence de Morlaix. L'espace de la manufacture (bâtiments, cour intérieure, quai) dispose d'atouts indéniables dans la définition du programme comme dans la mise en scène spatiale d'une telle ambition.

Le monde de l'art exerce une forte influence à Morlaix. Or il existe une adéquation forte entre la démarche artistique contemporaine et la qualité intrinsèque du site portuaire (valeur patrimoniale et rôle de l'imaginaire). Une forte présence artistique à l'échelle du site apparaît comme un souhait majeur des participants. Il est sans doute trop tôt pour en préciser les modalités mais les supports que sont les installations, l'architecture, le design, les ateliers de création gagneraient à être sollicités.

Un dernier axe de réflexion a été traité, celui des commerces et des services. Si

l'on veut développer la fonction escale du port de plaisance, il est souhaitable d'offrir aux plaisanciers, outre les services essentiels (capitainerie, accastillage, avitaillement, ...) des lieux de loisirs et de plaisir. Cela pourrait se traduire par un renforcement du commerce urbain mais aussi par des lieux festifs de type café-concert par exemple. Le secteur de Porz-an-Trez a été cité comme potentiellement intéressant car il dispose d'espaces assez isolés propices à ces activités.

Plus généralement l'animation des quais et du plan d'eau (bateaux de pêche) en hiver comme en été semble un objectif à atteindre si l'on veut que la fréquentation et l'animation soient à la mesure de l'ambition d'un vrai port urbain.

On trouvera page 26 et 27 un large échantillon des idées et des actions qui ont été émises lors des séances de l'atelier portuaire.

Lieu d'ouverture au monde

Trait d'union entre l'histoire et le monde

Façade, accès à la mer

Point de lumière par rapport au centre-ville

Lieu de liberté

Lieu d'entrée vers la ville

Orientations et principes d'aménagement

- Un espace naturel inspiré des valeurs écologiques
- Un lieu de loisirs et de plaisir pour tous
- Un port réinventé de manière contemporaine / Un port plus jeune plus moderne
- Un port qui revisite son passé

- Un port qui donne l'impression d'avoir avancé vers le centre ville
- Un port piétons et cyclistes
- Un port utilisé dans sa totalité et qui exploite l'eau

Éléments de programme et actions

- Un espace naturel inspiré des valeurs écologiques
- > Station d'épuration : rejets actuels au niveau du pont, présence des bacs de décantation. Vers une solution de rejet en aval.
- > Idée de maison de la mer au niveau de l'écluse
- > Intérêt ornithologique
- > Requalification des espaces publics : berges et quais en aval de l'écluse.
- Un lieu de loisirs et de plaisir pour tous
- > Idée d'un espace vert à côté du viaduc, lieu de rencontre à travailler
- > Augmenter le linéaire commercial des deux côtés, le côté Léon vit mieux
- > Clientèle venant de l'aire urbaine, donc mieux relier le site au centre
- > Idée de plus d'activité hôtelière / espace attractif et ambiance
- > Le site de l'écluse : lieu d'accueil majeur (bar, restaurant, capitainerie, YCM, association des plaisanciers ...)
- > Restructuration de l'îlot « TEMPO » en

conservant les fonctions bar et restauration, services aux plaisanciers.

- > Lieu de rencontres, échanges, promenades, déambulation
- > Activités pour les jeunes
- Un port réinventé de manière contemporaine / Un port plus jeune plus moderne
- > Idée d'une expo permanente à l'extérieur (lien ville-port)
- > Sculpture attirer la population : Land Art portuaire
- > Faire du site de la Manu un équipement culturel majeur. La cour d'honneur devrait être un espace « support d'événementiel » avec un aménagement « modulable ».
- > Question concernant la reconversion de l'immeuble « GDF », vacant après le départ des Chiffonniers de la Joie ?
- Un port qui revisite son passé
- > Intérêt de l'architecture du génie maritime à valoriser : grill de carénage
- > Comment mettre en scène la façade de la Manu ? Plateau exclusivement piétons / cycles, éclairage.
- > Confirmer un principe d'aménagement et partage des fonctions entre les deux rives, façonnées par l'histoire, la topographie et l'orientation :
- > Rive droite à forte dominante résidentielle (habitat moyen et haut de gamme)

- > Rive gauche activités économiques, culturelles, enseignement, hébergement, habitat minoritaire.
- > Culture et formation
- > Des rappels à l'histoire et la tradition
- Un port qui donne l'impression d'avoir avancé vers le centre ville
- > Idée de faire rentrer le port plus dans la ville (De quelle importance découvrir la rivière ?)
- > Prolonger l'eau jusqu'au viaduc. Sous quelle forme ? Réouverture de la partie centrale de l'esplanade et couverture partielle du bassin devant la Manu pour favoriser la mise en scène.
- Un port piétons et cyclistes
- > Créer des nouveaux passages piétons entre le Trégor et le Léon
- > Liaisons piétonnes à sécuriser, piste cyclable à créer
- > Comment mettre en scène la façade de la Manu ? Plateau exclusivement piétons / cycles, éclairage.
- > Faciliter les échanges entre les deux rives par un jeu de passerelles (Cf plan)
- > Remise en question du plan de circulation, modifications et conséquences à étudier
- > Idée d'une passerelle routière au niveau de l'écluse (Cf plan de circulation)



- > Modifier le plan de circulation : partie Trégor au piétons et véhicules côté Léon
- > Gestion des parkings à relier vers le bas (St NICOLAS)
- > Passages vers le port
- > Idée d'un parking silo
- Un port utilisé dans sa totalité et qui exploite l'eau
- > Terrains de foot de Kéranroux (commune de Morlaix) transformables pour partie en « port à sec », faisabilité technique à évaluer.
- > Quel avenir pour les chantiers navals et cet espace ? Quel positionnement ?
- > Ancien quai à sable = parc à bateaux. Si Roscoff + Plougasnou = circuit de navigation /multiplication des points d'escales
- > Atelier de déconstruction des bateaux de plaisance, activité complémentaire des chantiers navals. Insertion sociale par l'économie
- > La relance du transport maritime fluvial, augmente le nombre de mouvements des bateaux = met la vase en suspension = favorise la dispersion
- > Site du quai à sable
- > Construction d'un embarcadère dédié au tourisme fluvio-maritime
- > Implantation possible d'une activité artisanale (travail du sel) utilisant le transport par voie d'eau, construction d'un atelier.



| MORLAIX ATELIER PORTUAIRE | |
|---------------------------|---|
| 03 JUN 2009 | |
| VOLET | BATIMENTS/FONCTIONS ECONOMIQUES (Bâtiments tertiaires, bureaux...) |
| BLEU | EQUIPEMENTS PUBLICS (Bibliothèque, sports, éducation, administration...) |
| ROUGE | EQUIPEMENTS CULTURELS |
| ORANGE | COMMERCES ET SERVICES |
| JALNE | HABITAT |
| VERT | ESPACES VERTS (Parcs, alignements, squares...) |
| BLANC | STATIONNEMENT (Véhicules, piétons...) |
| MARRON | LENS PHYSIQUES (Passerelles, passerelles piétons...) |
| NOIR | LENS PHYSIQUES (Puits) |
| DESIGN SUR LE PLAN | AMENAGEMENT DE PLAN D'EAU (pontons, docks, passerelles portuaires...) |



SYNTHÈSE DES GROUPES TEST

L'intérêt ici est d'élargir peu à peu la consultation en restant sur un mode qualitatif et participatif. Il s'agit d'un exercice de critique constructive. Le rôle des «groupes test» est de permettre de :

- recueillir les réactions liées aux aménagements proposés
- identifier les modes d'appropriation futurs en matière de comportement
- adapter les composantes du projet aux besoins d'usage et de vie du site
- compléter les propositions d'aménagement

Observations sur les principes d'aménagement

Il conviendra de bien évaluer le niveau d'ambition du projet d'aménagement. En termes de présentation, un projet de grande envergure serait plutôt à envisager. Il permettrait d'obtenir des participations financières conséquentes. De plus il serait en mesure de donner une véritable impulsion à la ville et de capter l'intérêt d'un cercle plus élargi de partenaires.

L'ouverture de la rivière du bassin vers le centre-ville, devra prendre en considération l'importance du phénomène des inondations. La rivière souterraine est souvent obstruée par les déchets végétaux. Il conviendrait de recréer un canal central de capacité suffisante pour l'écoulement

des eaux en cas de fortes précipitations. Initialement la rivière était à découvert jusqu'au niveau du bâtiment de la Banque de France, la construction de la dalle est intervenue au début des années 60.

L'aménagement futur du square Wegand et de la place Cornic devra être compatible avec les contraintes d'organisation de la course pédestre St-Pol - Morlaix, événement majeur de notoriété nationale qui rassemble environ 10 000 participants.

Afin de limiter l'importance des dépôts sédimentaires dans le bassin, la construction d'un canal latéral côté quai de Tréguier prolongé jusqu'aux écluses serait une des solutions. Le risque à moyen et long terme d'envasement de la rivière en aval du port a-t-il été évalué ?

Il existait à l'emplacement du square Wegand un pont routier tournant, dont les vestiges du pilier central se trouvent toujours sous la place (Voir photos archives).

La capitainerie serait peut-être mieux située dans le bâtiment implanté « bord à l'écluse » pour l'accueil des bateaux de passage ?

Le site de Porz an Trez est idéal pour la manutention des bateaux et tout particulièrement les terrains actuellement occupés par les Chiffonniers de la Joie et l'ancienne usine à gaz, conviendraient à l'implantation d'une activité navale. Néanmoins, cette éventualité est à pondérer par rapport à la réalisation du port de Roscoff. En revanche, l'utilisation de la partie en aval du pont de la RN 12 est grevée par un

problème de stabilité des quais. Cet état résulte de l'activité sablière et de l'importance des quantités de matériaux stockées.

Dans l'espace «chantiers navals» sur la rive gauche (RD769) l'entrée de ville est à requalifier.

Observations sur l'accessibilité

Il serait souhaitable à étudier la possibilité d'un aménagement du chemin de halage en voie piétons et cycles pour rejoindre la Baie.

La question de la liaison entre la gare et le port est à nouveau posée surtout dans la perspective de croissance de la fréquentation liée au programme ferroviaire Bretagne grande Vitesse (BGV). Une participante utilisatrice régulière du train fait remarquer que le trajet piéton gare/manufacture est facile et rapide en empruntant les venelles.

L'idée de la construction d'un pont joignant Locquéholé à Plouézoch au lieu-dit Maison Blanche est évoquée (ce fut également le cas lors de la présentation au bureau municipal de St- Martin des Champs). Cet ouvrage faciliterait les déplacements automobiles entre Carantec et Plougasnou et réduirait dans une proportion qui reste à déterminer les flux de circulation en transit dans l'agglomération morlaisienne.

Les modifications et adaptations du plan de circulation et les modalités de gestion future du stationnement interpellent les

résidents du site. L'absence de panneaux indicateurs des activités professionnelles de la plaisance et des accès au port est préjudiciable aux affaires. La reconfiguration de l'échangeur du Launay avec une sortie mieux aménagée vers les quartiers nord de St-Martin des Champs permettrait par l'utilisation du tronçon de la RN 12 depuis La Boissière comme rocade, le report d'une partie de la circulation de transit empruntant actuellement l'itinéraire par la place Wegand.

Observations sur l'animation du site

Comment attirer de l'activité commerciale «vivante» par opposition aux façades mortes des banques, assurances et administrations par exemple, entre le viaduc et la manufacture ?

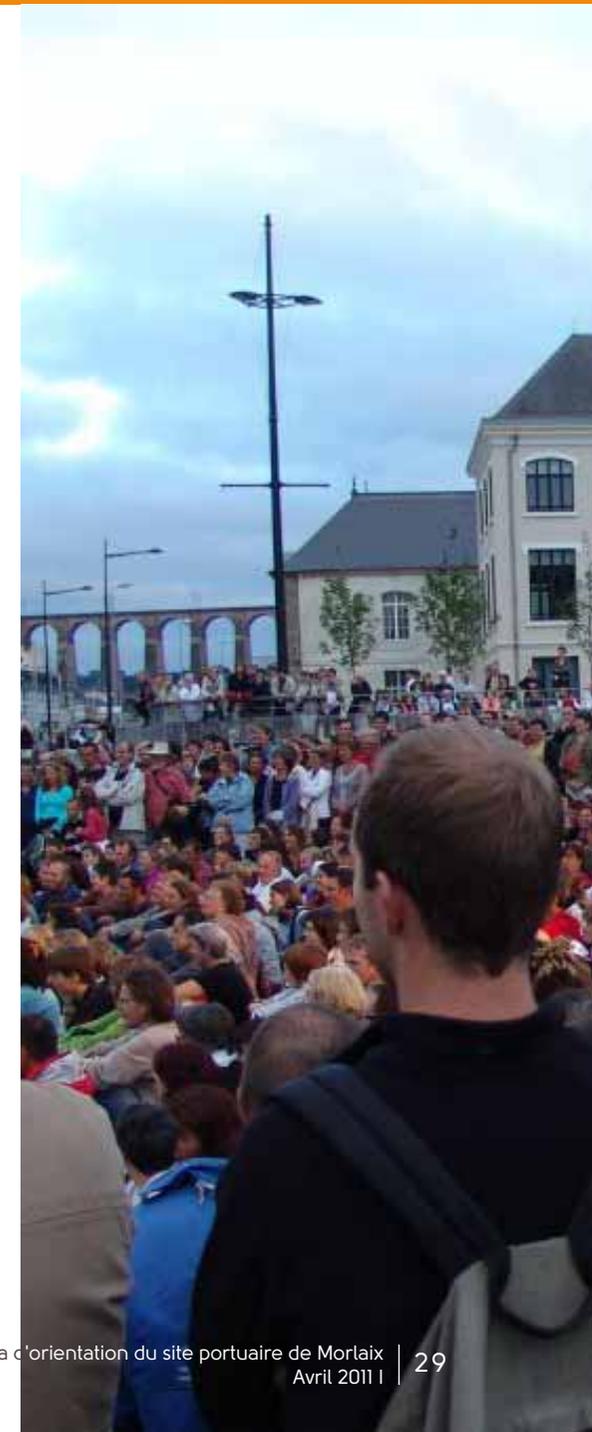
L'implantation et le développement d'activités dans l'ensemble immobilier de la manufacture se poursuivra dans la mesure où les espaces disponibles font l'objet d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande.

Le directeur de l'auberge de jeunesse a fait remarquer que ses clients sont souvent demandeurs des possibilités de visites à pied.

La moyenne de temps d'escale des navires de passage pendant la saison estivale est d'une semaine, ce qui s'apparente à un camping international flottant (c'est-à-dire du 4 étoiles puisque bénéficiant du niveau de services d'un centre-ville).

Dans le domaine de l'animation, l'installation d'un marché le long des quais. Dans le même ordre d'idées la partie du bassin située devant la manufacture pourrait accueillir une péniche - restaurant.

Créer un événement fédérateur ouvert à tous les publics permettrait de dynamiser et de faire connaître le port aux Morlaisiens et aux habitants de la communauté. On pourrait s'inspirer de l'exemple brestois de reconquête du front de mer amorcée à partir de 1989 par le rituel des «Jeudis du Port». Il s'agit de faire sienne la recette maintes fois éprouvée du cocktail urbanisme/culture/cohésion sociale.



ÉVOLUTION DU SCHEMA D'ORIENTATION

L'année 2009 a été consacrée aux phases de diagnostic et de conception du projet. Au cours de l'année 2010 s'est déroulée la phase de validation des options d'aménagement et des principaux éléments de composition. Sur plusieurs d'entre eux il existait une divergence de vue et d'appréciation entre les propositions formulées par le groupe de coproduction, les techniciens et élus. L'instauration d'un dialogue interactif entre les trois groupes a permis d'enclencher sur ces questions particulières une phase de négociation constructive. Les points en discussion directement liés avec le parti d'aménagement du schéma d'orientation étaient les suivants :

- Le nombre de passerelles piétons reliant les deux rives du bassin portuaire, c'est à dire la compatibilité entre franchissement et fonctionnement du port.
- La continuité du chemin de halage selon son tracé d'origine
- La création et la localisation d'une aire de camping-cars dans le secteur dit des chantiers navals
- L'éventualité du retour de l'eau sur l'esplanade du viaduc. (Rapprocher l'eau de la mairie ? Sous quelle forme ? Est-il acceptable de réduire l'accueil événementiel en centre-ville ? Comment gérer l'installation de la « Foire haute » ?)
- L'ouverture des jardins de la propriété du Télégramme (ex-résidence du di-

recteur de la Manu) pour renforcer la présence paysagère sur le site.

- La construction d'un pont routier au niveau des écluses afin de limiter le trafic de transit sur les quais, ce qui permettrait de les libérer pour les piétons et les cyclistes.
- La liaison directe gare/port/centre-ville (Plusieurs options : funiculaire, ascenseur urbain, escalators, transport par câble ...)

Le comité technique

Les membres du comité technique ont surtout insisté sur les points suivants :

- Définition de la partie aval de l'écluse avec vue sur l'ensemble de la baie
- Préserver la mixité bateaux/voitures sur le port
- Préserver la vocation des sites événementiels et culturels
- Valoriser les friches portuaires
- Etudier le positionnement de la capitainerie
- Assurer la bonne fonctionnalité du port (les lieux de vie du port sont des facteurs d'attractivité économiques et touristiques sur l'ensemble du territoire)
- La cohérence à apporter au projet avec d'une part les projets en cours de réflexion et d'autre part les études complémentaires. (Ce dernier point renvoie au rôle de la grille de cohérence territoriale)

Au cours des réunions d'autres remarques ont été formulées sur les options d'aménagement proposées dans chacun des quatre secteurs du site portuaire. Elles portaient plus particulièrement sur :

- Le risque pour les commerçants du centre-ville de voir leur activité concurrencée par le quartier du port et de rompre l'équilibre territorial.
- L'augmentation des déplacements dans le site du fait de l'installation de nouvelles activités dans les bâtiments de la Manu.
- La possibilité de mettre en valeur les jardins de la maison Penanault.
- La construction d'un embarcadère est pertinente, mais pose la question de la navigabilité de la rivière à moyen et long termes.
- La prise en compte de la voie verte Concarneau-Roscoff dans le projet et la traversée de la ville par les piétons et les cyclistes.

Le comité de pilotage

Il est important également de rappeler ici les prises de positions relatives aux ambiances d'aménagement du site portuaire portées par les élus du comité de pilotage.

Le Président de Morlaix Communauté, estime que le port de Morlaix est l'image même de la ville mais qu'il doit dépasser ce statut d'image pour être un port qui vit. Pour cela, il importe de conforter et revivifier les activités qui l'entourent de manière

à lui redonner sa place de carrefour portuaire et maritime. En parallèle, la réalisation d'un quartier urbain à la Manufacture doit permettre d'atteindre ce but. L'échelle d'attractivité du port couvre le territoire communautaire et la baie de Morlaix.

Le Maire de Morlaix, considère le potentiel touristique de cet équipement sous-exploité, notamment envers le tourisme local. Il importe de développer un tourisme « autochtone » en lui faisant découvrir le port avec un autre regard.

Le Président de la CCI de Morlaix, rappelle l'importance de la Manu et estime que le lien entre la ville et le port passera par la réhabilitation de cette dernière, de manière à rapprocher la ville du port. La transformation de la Manu est un enjeu fondamental pour éviter la rupture entre la partie aval et le centre ville. Par ailleurs, il développe le concept de « port intelligent » c'est-à-dire un port offrant une large gamme de services.

Le Maire de St Martin des Champs, développe le besoin de requalification de l'entrée de ville par la rivière de Morlaix, actuellement considérée comme une friche industrielle. La poursuite des études engagées par Morlaix Communauté est primordiale.

Le Président de l'union des commerçants de Morlaix, pointe le besoin d'augmenter les flux à Morlaix pour redynamiser cet espace, complémentaire d'un aménagement portuaire incontournable pour limiter la coupure ville-port actuelle.



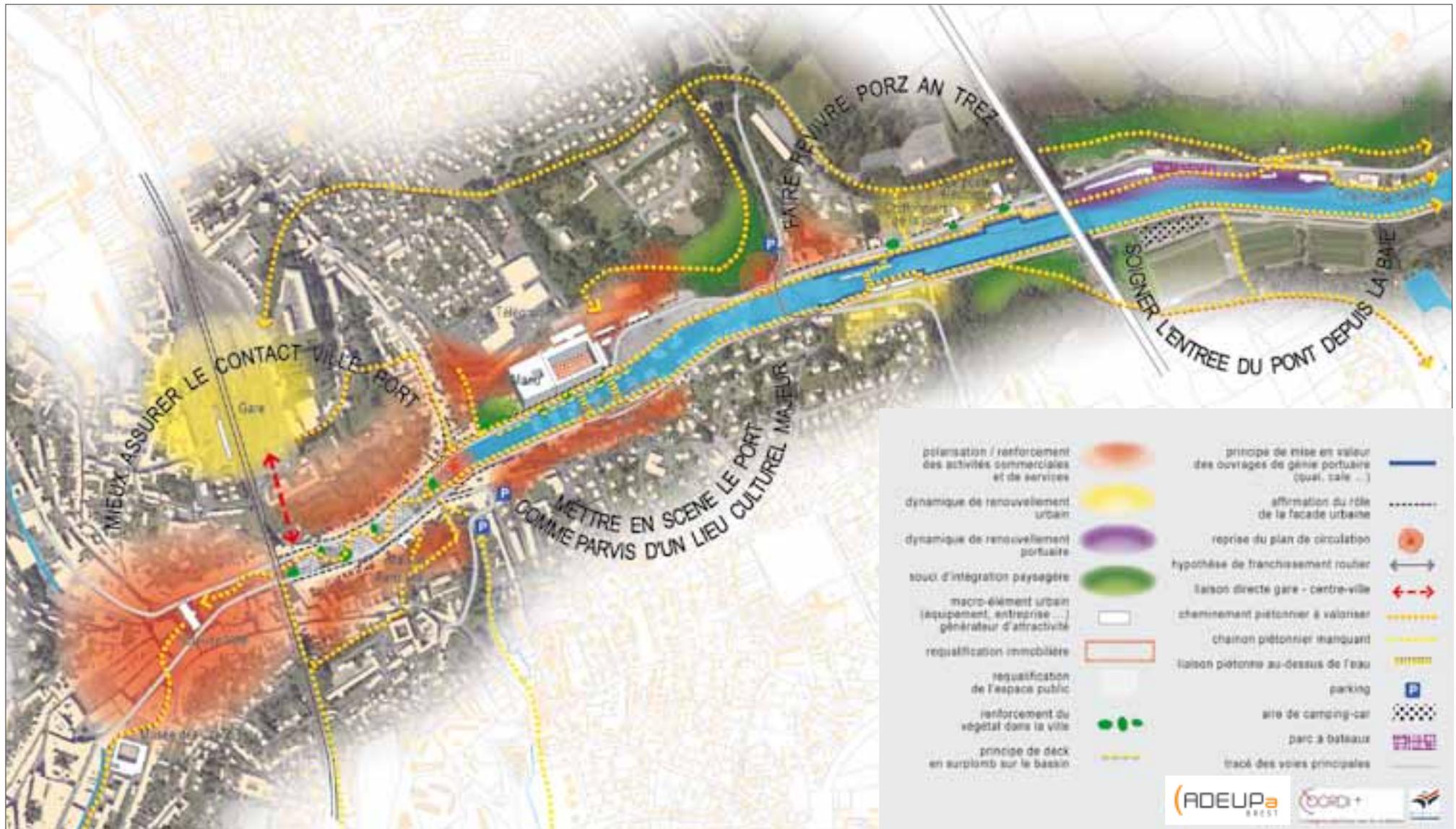
Cependant, il est indispensable de ne pas oublier les autres entrées de ville et de réfléchir de manière globale aux stationnements, en s'appuyant notamment sur le projet de pôle –Gare.

Le Vice-président chargé de la commission équipements communautaires et de la démarche littoral de Morlaix Communauté, rappelle que la fonctionnalité du port s'appuie sur cinq volets techniques en cours de réalisation :

- La restauration des écluses et des vannes
- Le chantier de désenvasage annuel
- La réflexion sur un aménagement technique pérenne du bassin à flot limitant l'envasement
- La limitation de l'arrivée de sédiment en provenance du bassin versant
- L'étude de la rivière de Morlaix et du maintien des conditions de navigabilité

On se reportera au schéma d'orientation décrit au chapitre 5 pour identifier les modifications apportées par les interventions des uns et des autres. On notera que la réouverture de la rivière dans l'avant port n'a pas été retenue par le comité de pilotage pour des raisons fonctionnelles et financières.

5. Le schéma d'orientation





L'interface ville - port est un espace sensible sur lequel les enjeux urbains et portuaires peuvent se compléter mais aussi s'opposer.

Il s'agit conjointement de :

- renforcer et dynamiser l'attractivité du pôle urbain central dont le port est l'une des composantes
- concrétiser un bassin de navigation en baie de Morlaix avec la possibilité de trois escales complémentaires : Roscoff, Plougasnou et Morlaix.

Le travail participatif, incluant la démarche innovante de l'atelier de co-production, a permis d'élaborer un schéma d'orientation qui confirme cette volonté politique et marque l'engagement de la société civile pour inventer un avenir à un site historique où l'osmose ville - port va retrouver toute sa force.

L'objectif poursuivi en élaborant ce schéma

est de rendre cohérentes les différentes actions concernant le site portuaire, afin de faire évoluer efficacement ses activités. Les conditions réussies de cette évolution nécessitent une intervention forte sur les aménagements et sur les programmes, pour créer un impact dynamique sur le terrain susceptible d'entraînement auprès des acteurs économiques, des habitants et des institutions.

Le schéma affirme le rôle de l'outil économique qu'il vise à développer en relation avec les partenaires portuaires. Il prend aussi en compte les évolutions récentes et propose plusieurs mesures pour mieux relier le port à la ville, en gérant en particulier les circulations, l'environnement, le relief et le patrimoine. Il renforce enfin l'offre de services à la population et aux visiteurs.

La vocation des espaces a été définie à grands traits. Il conviendra dans la phase opérationnelle qui suivra ce schéma

d'orientation de vérifier les conditions de faisabilité de ces intentions.

L'ensemble du dispositif garantit donc, d'une part, les grandes vocations et les fonctionnalités essentielles et permet d'autre part, les ajustements nécessaires. Pour perdurer, il suppose une structure de coordination interinstitutionnelle chargée de gérer les nécessaires adaptations et les mises en actions.

Enfin le schéma d'orientation pourrait se transformer en charte de projet signée par les quatre partenaires que sont Morlaix Communauté, Morlaix, Saint-Martin-des-Champs et la CCI. Cette charte afficherait la volonté de s'engager résolument dans une dynamique de valorisation de l'image du port et de la ville. Elle témoignerait de la reconnaissance de l'engagement de la société civile locale au travers de l'atelier portuaire comme elle traduirait l'ambition du territoire pour les acteurs externes (entreprises, investisseurs...).

LES ORIENTATIONS À L'ÉCHELLE DU SITE

La vie maritime

Un projet d'envergure à l'échelle de l'ensemble du site portuaire affirme le rôle du port de Morlaix dans son bassin de navigation et implique l'amélioration globale de la gestion portuaire en termes d'exploitation et de respect de l'environnement. Il conviendra d'améliorer la qualité de l'accueil et l'image de marque du port. N'oublions pas qu'un équipement portuaire performant est la condition nécessaire à l'affirmation du projet urbain.

Pour cela il importe de :

- Définir un positionnement optimal du port de Morlaix dans le cadre du réseau portuaire Nord-Bretagne (spécialisation ou multi-activités ...) et organiser l'exploitation de l'équipement en fonction des secteurs de demandes privilégiés (accueil, mouvements de navires, services aux plaisanciers ...)
- Mettre en place un label « port propre » destiné à garantir la qualité de l'environnement portuaire et à sensibiliser les usagers (gestion des déchets, des eaux de carénage et de ruissellement...).

Services à la population et aux visiteurs

Du fait de son rôle et de sa place dans le centre-ville, le port est susceptible d'ac-

cueillir des entreprises et d'offrir toute une gamme de services conçue ici de façon large (commerces, mais aussi services éducatifs, sportifs, culturels ...).

Certains existent aujourd'hui, d'autres pourront y trouver place dans l'avenir.

Il s'agira d'abord de conforter l'existant puis au fur et à mesure de la montée en puissance du projet de permettre à de nouvelles activités de s'installer.

Sachant qu'il existe un risque de déséquilibre entre le centre-ville et le port, mais que le port est un espace d'animation majeur dans la centralité morlaisienne, l'enjeu est ici de renforcer l'offre de services à condition d'améliorer l'accessibilité au site, sans remettre en cause l'équilibre commercial du centre-ville.

Animation et vie du site grâce à l'évènementiel

L'expérience récente des projets urbains prouve l'importance d'associer l'animation culturelle et festive avec le renouveau des territoires situés au bord de l'eau comme le montrent les diverses expériences de Brest (les Jeudis du Port), de Bordeaux (Bordeaux fête le fleuve) ou de Nantes - St-Nazaire (Estuaire Rencontres du Fleuve).

Morlaix possède un passé riche en contacts avec le monde (Acadie, Indes, Norvège, Espagne, îles britanniques ...) ainsi qu'un tissu culturel et artistique de qualité (Arts de la Rue, culture bretonne, musées, culture scientifique ...). Le site dans son entier serait concerné et mis en scène par

un concept évènementiel d'envergure qui associe économie - science - culture - monde de la mer et qui préfigure l'aménagement et le développement futur du port.

Qualité résidentielle

La mise en valeur du site portuaire se traduira par une revalorisation des berges qui vont à nouveau constituer une vitrine de la ville et un élément privilégié du paysage urbain. Nul doute que la fonction résidentielle -c'est-à-dire ici le désir d'habiter au bord de l'eau- ne retrouve son lustre d'antan.

Le site de Port an Trez constitue aujourd'hui l'espace qui se prête le mieux au renouvellement urbain du fait de l'obsolescence du bâti et de la présence de grandes parcelles mutables. Mais même si tous les lieux ne disposent pas des mêmes potentialités il faudra inciter une réappropriation progressive du site par un habitat résidentiel permettant un apport de population nouvelle, ce qui en favorisera l'animation et le développement.

Une gestion coordonnée des mutations foncières est un préalable à cette redynamisation résidentielle.

Déplacements – Espaces publics

De par son caractère étiré et enclavé le site -alors qu'il se trouve en position centrale dans le dispositif urbain- offre aujourd'hui des possibilités restreintes en termes d'accessibilité, de desserte et de stationnement.

Or le schéma propose de donner plus de place aux piétons qui devraient pouvoir parcourir le site pour profiter au mieux de son agrément et de son animation. Ceci passe par l'amélioration de l'espace public, notamment des quais qui doivent faciliter l'accessibilité piétons et cyclistes vers les commerces et les équipements dans de bonnes conditions de sécurité et de confort. La solution technique qui sera adoptée pour résoudre le phénomène d'envasement est susceptible d'offrir l'occasion de renforcer la valeur d'usage des quais par les travaux d'accompagnement qu'elle impliquera. En conséquence une partie du stationnement devra trouver place en second rang dans le tissu urbain des franges du site.

Cet objectif, devra donc être accompagné de solutions techniques adéquates au plan de la circulation et du stationnement, s'il veut devenir viable.

[NB : une étude déplacements / circulation / stationnement avec modélisation (en fonction de générateurs de trafics existants ou futurs, d'ouvrages existants ou futurs, de reports de trafic à l'échelle de l'aire urbaine) sera nécessaire pour vérifier le réalisme des propositions.]

LE SCHÉMA CONCEPT

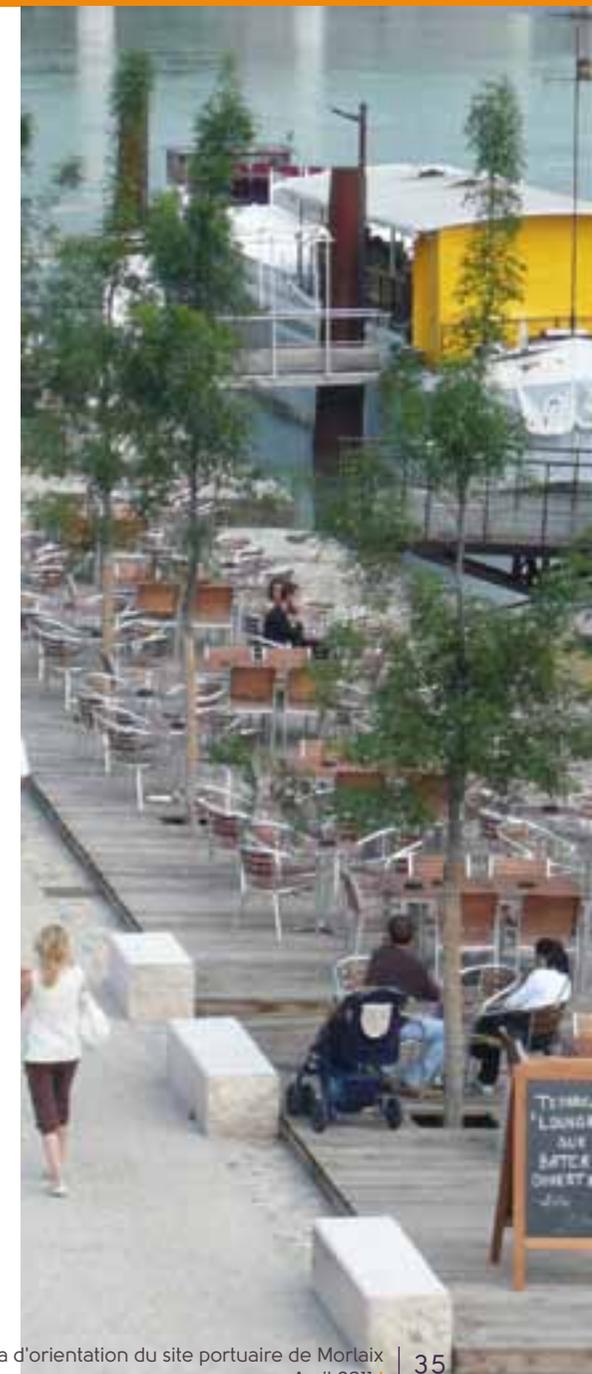
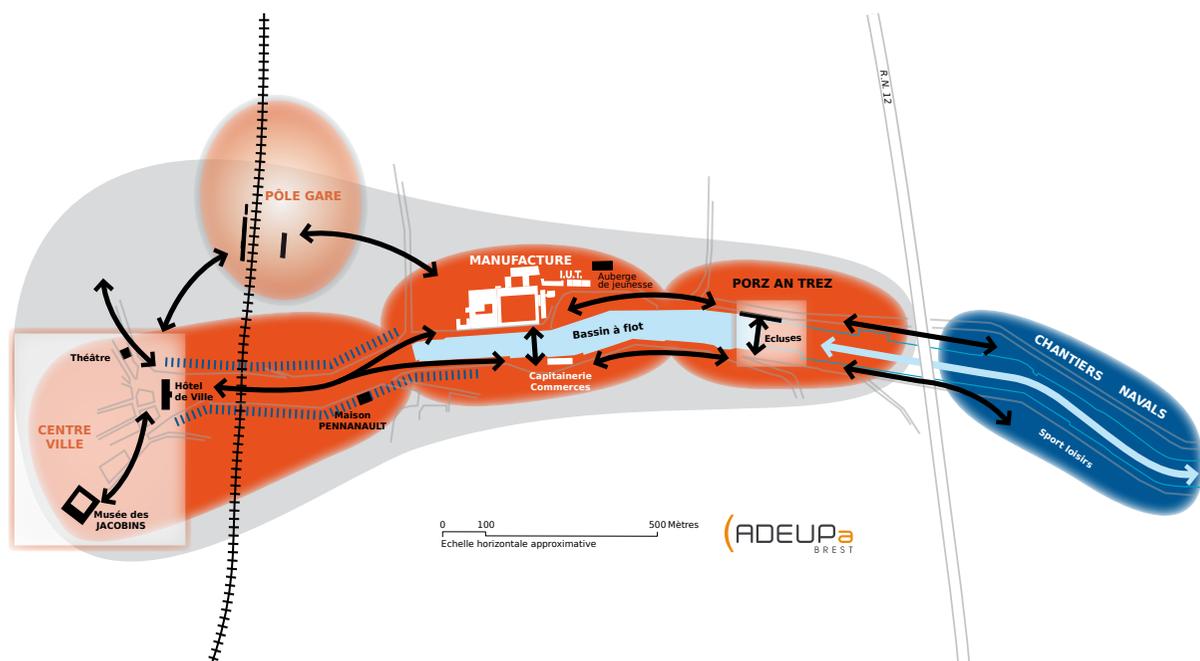
Il s'agit de montrer l'organisation du site par un graphisme simple et volontairement épuré. L'aménagement et les mouvements s'articulent autour du bassin à flot (pièce d'eau permanente) qui symbolise l'âme de la ville portuaire.

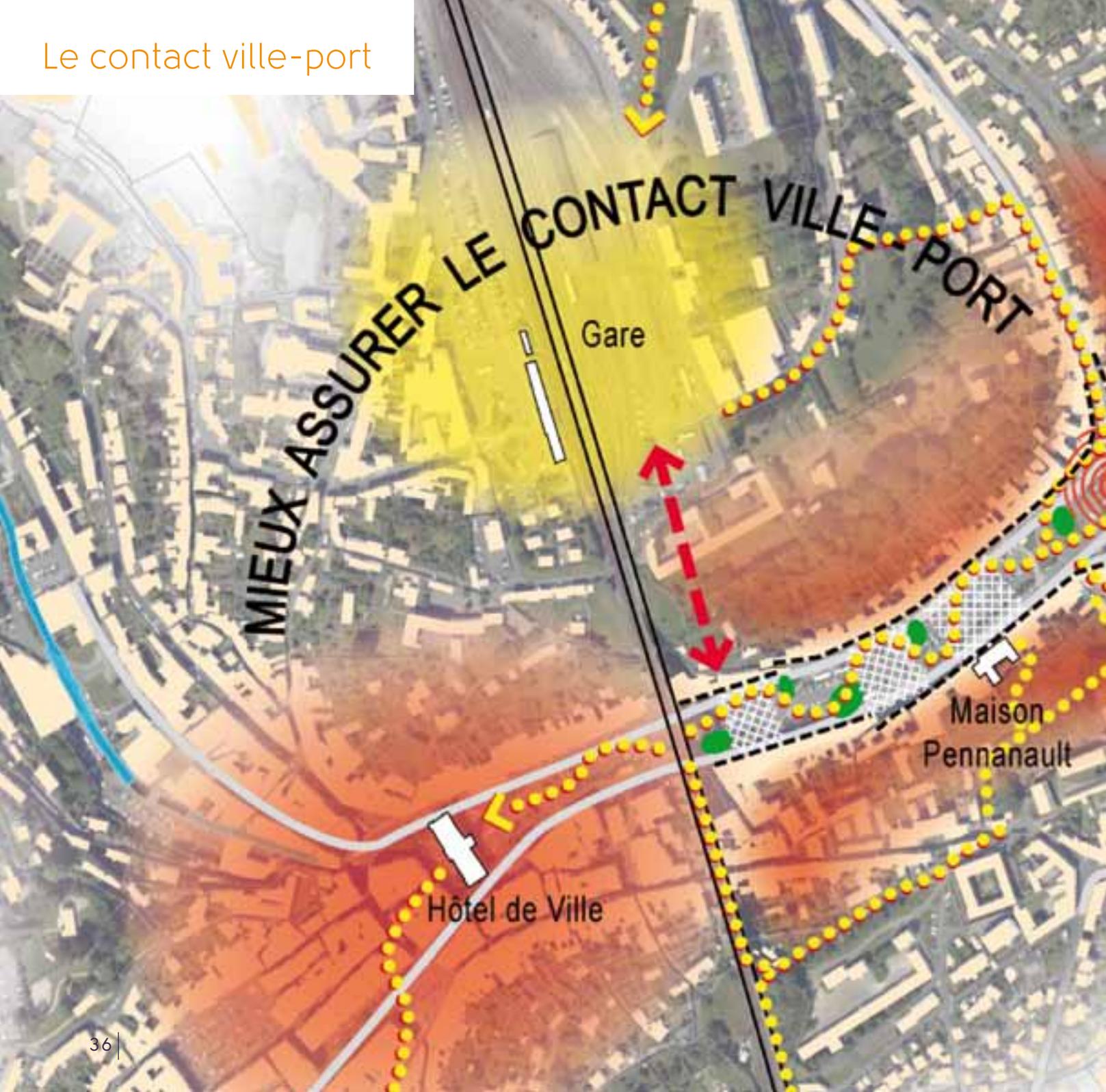
Le positionnement géographique des principaux éléments de composition sont regroupés en trois ensembles :

- Manufacture + capitainerie + îlot TEMPO
- Les écluses + Porz an Trez
- Square Weygand + Pennanault + place Cornic

Ils participent et influencent par leur rayonnement une entité spatiale plus large qui englobe le pôle gare et le centre-ville, générant ainsi des flux d'échanges créateurs d'animation.

Dans la partie aval est implantée la plateforme technique de maintenance navale : les coulisses du port.





DESCRIPTION SPATIALE

Le contact ville-port

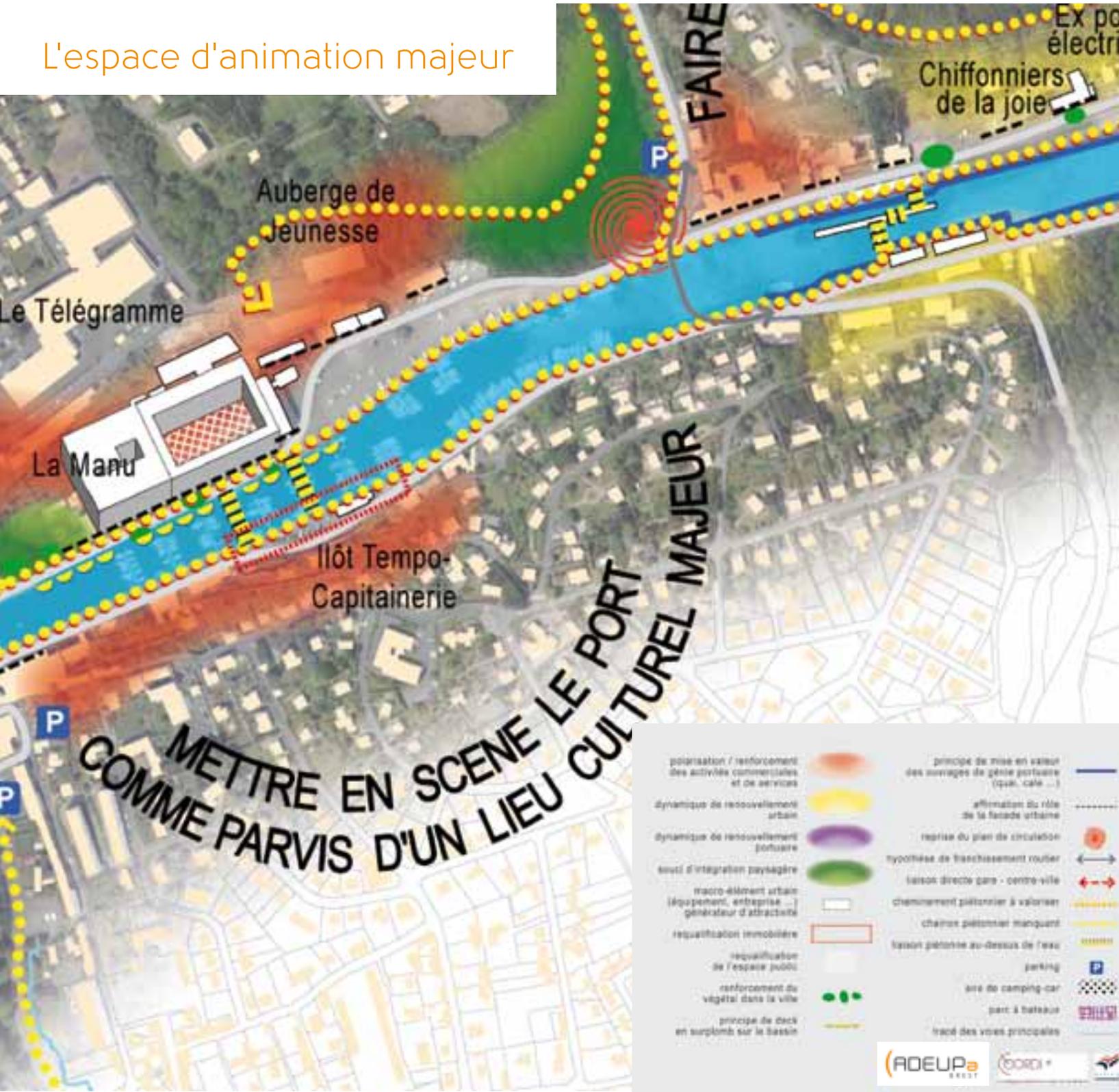
L'idée directrice consiste à rapprocher le port de la ville et rendre sa présence urbaine plus forte. Il importe ici de renforcer la prégnance du caractère maritime de l'espace public : vision des bateaux et de leur mature, mobilier urbain en lien avec la mer, évocation symbolique de l'eau, bref de tous les signes qui font sentir dans la ville l'existence et la proximité du port.

Ce principe entraîne un maintien et un rééquilibrage de l'animation commerciale et urbaine entre les deux rives, c'est-à-dire une plus grande diversité sur la rive droite appuyant le renforcement de la fonction tourisme dans la maison de Pennanault (Maison du Tourisme et Maison du Patrimoine et de la Culture). Celle-ci disposera aussi d'un parvis à la mesure de son rôle dans l'animation du centre-ville.

Ce sera enfin l'occasion de renforcer une liaison piétonne continue dans le centre-ville entre la voie verte en amont et le chemin de halage en aval.

Les conditions d'accessibilité entre la gare le port et le centre-ville devront faire l'objet d'une attention particulière dans la perspective Bretagne Grande Vitesse (BGV). Une liaison directe entre la gare et l'avant-port est souhaitable.

L'espace d'animation majeur



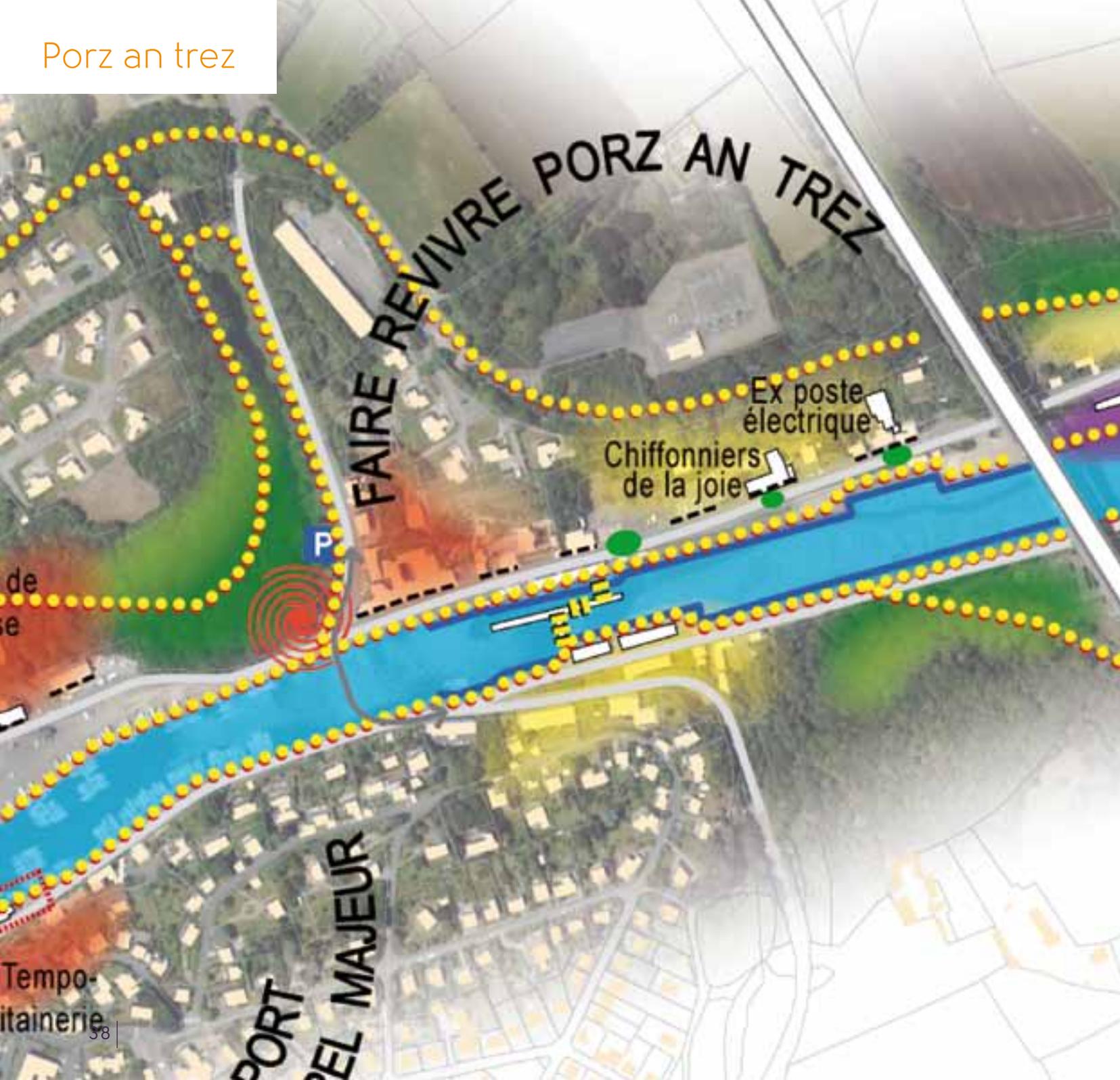
L'espace d'animation majeur

L'espace compris entre le square Weygand et la Manufacture est conçu comme un espace majeur, centré sur le bassin plaisance, pour la mise en scène portuaire. Cet espace est déjà un lieu d'animation important de la ville. Il offre la possibilité de renforcer un pôle autour des thèmes économie - enseignement - culture (IUT, Espace des Sciences ...), un lien avec un itinéraire culturel qui irrigue le centre-ville depuis le musée des Jacobins. Le schéma confirme le rôle de la Manufacture comme générateur d'attractivité. D'où la nécessité de prévoir une plus grande interpénétration fonctionnelle entre les bâtiments et le port comme ce fut le cas dans son histoire.

Il s'agit de donner un «parvis urbain» à la Manufacture en requalifiant les quais de Léon et de Tréguier comme un espace public au profit des piétons, en reliant les deux rives par un jeu de passerelles et en utilisant la cour d'honneur comme support évènementiel.

Le rôle de l'îlot «Tempo» pourrait utilement être renforcé par le développement des fonctions commerciales et portuaires actuelles. Il faudra rechercher à améliorer les conditions d'accueil des plaisanciers (capitainerie, sanitaires...). Ce renforcement est susceptible d'entraîner à terme la requalification immobilière de l'îlot dans sa totalité, ce qui aura pour effet de rééquilibrer le site portuaire au profit de la rive droite.

| | | | |
|---|--|---|--|
| polarisation / renforcement des activités commerciales et de services | | principe de mise en valeur des ouvrages de génie portuaire (quai, cale ...) | |
| dynamique de renouvellement urbain | | affirmation du rôle de la façade urbaine | |
| dynamique de renouvellement portuaire | | reprise du plan de circulation | |
| outil d'intégration paysagère | | hypothèse de franchissement routier | |
| macro-élément urbain (équipement, entreprise ...) générateur d'attractivité | | liaison directe gare - centre-ville | |
| requalification immobilière | | cheminement piétonnier à valoriser | |
| requalification de l'espace public | | chaînes piétonnier manquant | |
| renforcement du végétal dans la ville | | liaison piétonne au-dessus de l'eau | |
| principe de deck en surplomb sur le bassin | | parking | |
| | | aire de camping-car | |
| | | port à bateaux | |
| | | tracé des voies principales | |



Porz an trez

La partie aval du port jusqu'au niveau des écluses devra faire l'objet d'une «réactualisation». Cet espace, qui a joué un rôle économique majeur, retrouvera un dynamisme à condition de favoriser une logique de renouvellement urbain progressive :

- faire du site de l'écluse un lieu d'accueil et de vie grâce à une traversée piétonne sécurisée, et à l'implantation d'activités commerciales de loisirs
- accueillir une «Maison de la Baie» servant d'écrin à la découverte et à la valorisation des activités artisanales en lien avec la rivière et le littoral
- relocaliser des activités liées à la vie du port (Associations des Plaisanciers)
- permettre le développement d'activités maritimes sur l'ancien quai à sable : embarcadère passagers, activités artisanales
- étudier la valorisation des ouvrages remarquables d'architecture maritime (quais, grill de carénage, rampes, cales ...) porteurs d'un imaginaire portuaire de premier plan
- vérifier l'opportunité d'un ouvrage mobile de franchissement routier de la rivière au droit de la rue de Saint-Germain et du cours Beaumont pour capter le trafic de transit.

La rive gauche (rue Saint-Germain – allée Saint-François) présente un tissu urbain hétérogène où des mutations sont envisageables (immeubles d'habitat ou anciennes activités vétustes comme la parcelle des « Chiffonniers de la joie »). Il importe de profiter de ces mutations pour renforcer l'attractivité résidentielle en développant des programmes d'habitat et en accueillant commerces et services en lien avec le port. L'apport de population nouvelle et l'animation retrouvée demanderont aussi une réponse en termes de stationnement qui pourrait être trouvée en bas de la rue Saint-Germain.



Les chantiers navals

Le site portuaire a la chance de posséder des activités de maintenance, de construction et de réparation navale au service des plaisanciers et des professionnels de la pêche. Il importe de maintenir ces activités et de permettre leur développement y compris par des installations complémentaires.

En tant qu'entrée de ville, la partie aval du port doit être requalifiée. En effet elle montre aujourd'hui un aspect peu engageant (hangars dégradés, épaves, ambiance de friches...) alors que c'est le premier espace qui s'offre à la vue lorsque l'on vient de la côte vers Morlaix. Globalement, il s'agira de embellir le paysage portuaire pour mieux l'insérer dans son environnement urbain et naturel en tenant compte des liaisons piétonnes notamment la continuité du chemin de halage.

Le traitement de la rive droite passe par une meilleure intégration de la station d'épuration et par l'amélioration de l'accessibilité de l'espace sportif de Keranroux.



LA GRILLE DE COHÉRENCE TERRITORIALE

La mise en place d'une dynamique de cohérence territoriale est nécessaire pour faciliter la communication, l'argumentation et la structuration du projet entre les différentes institutions existantes.

L'enjeu est d'associer l'ensemble des forces et ressources potentielles des services autour d'un projet de territoire partagé.

Dans un premier temps, avec les membres du comité technique, un état des lieux des projets existants par rapport aux axes de réflexion du site portuaire a été réalisé. Il se présente au travers d'une « grille de cohérence territoriale » qui définit au préalable :

1 – Les principaux enjeux et objectifs qui caractérisent le projet d'aménagement et de développement portuaire

2 - Les liens possibles entre les différentes études et travaux territoriaux préexistants au projet port

3 – Les relations avec des plans budgétaires ou programmes potentiels.

Il faudra prolonger cette grille par un travail de montage partenarial lorsque la programmation se précisera. La définition de site majeurs d'interventions (cf. infra) en est la préfiguration.

| | ENJEUX ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX | ETUDE, RÉFLEXION, PROJETS EXISTANTS OU EN COURS | CADRE INCITATIF |
|--------------------------------------|---|--|---|
| DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIE HABITAT | <ul style="list-style-type: none"> Équilibre géographique des activités commerciales port/ centre Potentiel de développement de nouvelles activités économiques Attractivité de l'habitat résidentiel Valorisation des lieux de vie (espaces de loisirs, espaces naturels) | <ul style="list-style-type: none"> PLU St Martin des Champs PLU Morlaix (révision) SCoT Schéma de développement économique de Morlaix Communauté | <ul style="list-style-type: none"> Fisac PLH Lois Scellier (selon décret) Ecofaur Contrat de pays Contrat de territoire Contrat de projet régional |
| DÉPLACEMENTS TRANSPORT STATIONNEMENT | <ul style="list-style-type: none"> Réduire les flux de circulation automobile sur le site portuaire Privilégier les modes doux, vélos et marche à pied Faciliter l'accessibilité gare- centre ville- port Développement des transports collectifs Mise en réseau des voies piétonnes Renforcement des liens : ville/port et Manu/port | <ul style="list-style-type: none"> Aménagement du pôle gare : gare point d'entrée Bretagne Grande Vitesse (BGV) Liaisons gare-centre et ville – port : aménagement du PEM Projet de délégation de service public stationnement Schéma des déplacements urbains et communautaires (SDUC) Schéma régional des voies vertes Schéma départemental des déplacements | <ul style="list-style-type: none"> Politiques contractuelles Contrat de pôle |
| GESTION PORTUAIRE ET VIE MARITIME | <ul style="list-style-type: none"> Gestion de l'équipement, optimisation du potentiel portuaire Propreté des abords Promotion des équipements portuaires Complémentarité avec les autres ports de la baie | <ul style="list-style-type: none"> Concession des ports de Morlaix et Plougasnou Schéma directeur pour la plaisance en Baie de Morlaix GLZC (Gestion intégrée des zones côtières) | <ul style="list-style-type: none"> FNADT Contrat de Pays (leader) Label « port propre » |

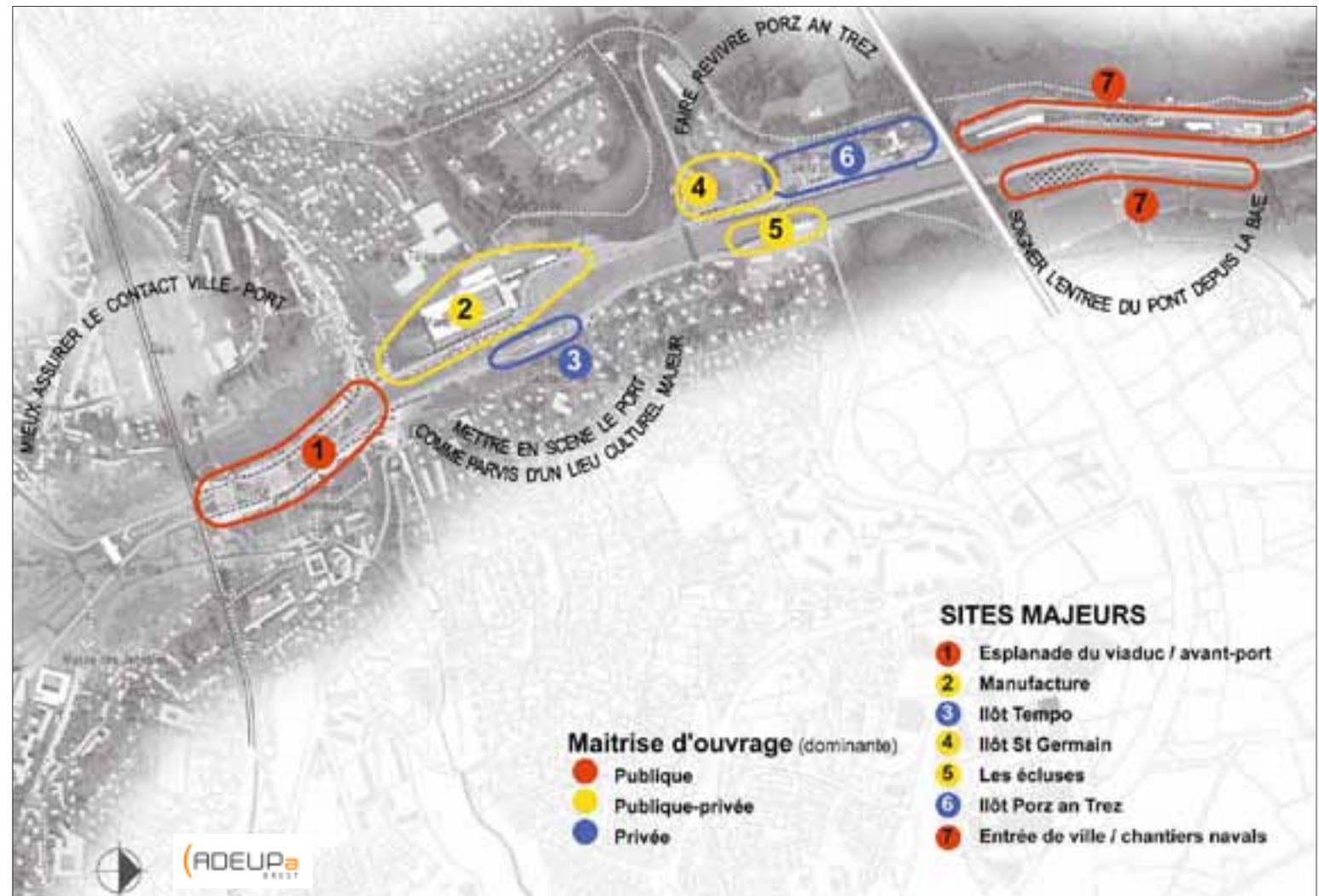
| | ENJEUX ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX | ETUDE, RÉFLEXION, PROJETS EXISTANTS OU EN COURS | CADRE INCITATIF |
|--------------------------|--|--|--|
| ANIMATION ET VIE DU SITE | Culture - Évènement <ul style="list-style-type: none"> ▪ Organisation d'événements ▪ Rapprocher économie/enseignement/culture ▪ Mise en réseau et développement culturel ▪ Positionnement sciences et formation | <ul style="list-style-type: none"> ▪ PLU St Martin des Champs ▪ PLU Morlaix (révision) ▪ SCoT ▪ Schéma de développement économique de Morlaix Communauté | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contrat de territoire ▪ Label handicap ▪ Pays de Morlaix accessibilité |
| | Lien social <ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace de loisir enfance ▪ Accueil et animation jeunesse ▪ Accessibilité handicap | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Université 2 ▪ Auberge de jeunesse ▪ Café concert | |
| TOURISME | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le port « entrée majeure » du pays de Morlaix pour la valorisation du patrimoine rural et littoral ▪ Le port « lieu de fonctionnalité urbaine » ▪ Développement du potentiel d'accueil touristique, dont plein air ▪ Renforcement de la fonction d'embarcadère ▪ Identification intergénérationnelle ▪ Renforcement de l'hébergement hôtelier | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maison Pennanault ▪ Tourisme urbain ▪ Appel à projet « Ville d'art et d'histoire » ▪ Charte de développement touristique ▪ Pays touristique de Morlaix, territoire pilote internet web 2.00 ▪ Structuration et professionnalisation des acteurs du tourisme (Morlaix modèle d'économie paritaire) ▪ Atelier tourisme 2009 ▪ Développement de l'axe économique Morlaix-Roscoff ▪ Développement touristique secteur Trégor | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Charte pays côtiers ▪ Pôle touristique de Bretagne ▪ projet « ambassadeur du territoire » ▪ Tourisme handicap |



LES SITES MAJEURS D'INTERVENTION

Le schéma d'orientation représente une vision globale à long terme du site portuaire. Il est cependant utile de montrer comment cette mise en valeur et cette transformation pourra s'opérer concrètement. Il est possible de distinguer les lieux principaux de l'aménagement selon le degré d'engagement de la maîtrise d'ouvrage.

En effet, la puissance publique n'a pas vocation à tout réaliser dans un projet de cette envergure. L'initiative privée a toute sa place dans la dynamique de renouvellement urbain et portuaire, d'autant plus que les procédures de partenariat public – privé définissent les responsabilités et les risques des uns et des autres. L'initiative publique reste néanmoins nécessaire pour encadrer le processus, et notamment pour inciter à l'action et pour produire des effets de levier, comme par exemple l'aménagement de l'espace public qui valorise de facto le tissu urbain proche.



Maîtrise d'ouvrage publique

Esplanade du viaduc /Avant-port / Pennanault

Du fait de son statut, cet espace relève de la maîtrise d'ouvrage publique, d'autant plus que la complexité de l'intervention sur la circulation, le stationnement, l'accès aux commerces, la place respective du minéral / végétal, le mobilier urbain requerra une approche fortement concertée auprès de la population.

> **Chef de file** : Ville de Morlaix

Requalification des quais

Les quais au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant la voirie (chaussée et trottoirs), les espaces intermédiaires entre voirie et bassin à flot, les ouvrages de génie maritime (quai, cale, ...) demanderont une requalification si l'on souhaite qu'ils deviennent un espace public animé et approprié par les habitants, les plaisanciers et les visiteurs. Il faudra profiter pour cela des travaux de réfection du bassin à flot (dispositif technique de lutte contre l'envasement). L'imbrication des emprises publiques rend nécessaire une coordination des interventions.

> **Chef de file** : Morlaix Communauté

Entrée de ville / Chantiers navals

Ce secteur devra faire l'objet d'une requalification d'ensemble (des travaux ont déjà été entrepris dans ce sens sur la rive gauche par la Communauté en 2005-2006) afin d'en faire une entrée de ville et de port convenable, tout en précisant les différentes occupations, et permettant

notamment le maintien voire le développement des chantiers navals.

> **Chef de file** : Morlaix Communauté

Partenariat public - privé

Manufacture

Une programmation ambitieuse associant l'initiative privée est nécessaire pour faire de la Manu un lieu majeur d'animation, et pour réussir une osmose entre l'espace public extérieur, les bâtiments et la cour intérieure.

> **Chef de file** : Morlaix Communauté

Ilot Saint-Germain

Le tissu urbain de cet ancien quartier offre des possibilités réelles de renouvellement urbain qu'il convient d'encadrer. Il faudra veiller à développer une certaine mixité urbaine (commerces, services) en lien avec la revitalisation de l'ensemble de Porz an Trez, et à répondre au besoin de stationnement. Le PLU est l'outil de régulation adapté pour encadrer l'initiative privée dans ce secteur.

> **Chef de file** : Ville de Saint-Martin des Champs

Les écluses

L'ensemble des écluses y compris les bâtiments situés en rive de port et d'autres sur les quais pourront recevoir une requalification lourde. L'affectation des locaux actuels et futurs restent à définir avec le monde associatif et économique dans le respect de l'activité portuaire.

> **Chef de file** : Morlaix Communauté

Maîtrise d'ouvrage privé

Ilot tempo

La CCI est concessionnaire de cet espace. Les fonctions actuelles pourraient trouver place dans un bâtiment neuf ou rénové qui accueillerait d'autres activités.

> **Chef de file** : CCI

Ilot Porz an Trez – Abords RN 12

L'espace compris entre la colline et l'allée Saint-François de part et d'autre du viaduc de la RN 12, en dépit de la forte déclivité et du faible ensoleillement, offre de fortes potentialités de renouvellement urbain (parcelles de large emprise peu ou pas occupées, témoins de l'activité industrielle du port de Morlaix).

Ce secteur peut être propice à de l'habitat et/ou à l'accueil d'activités demandant une certaine emprise et la proximité de la ville.

> **Chef de file** : le privé dans le cadre d'une politique foncière publique

CRÉER UNE COORDINATION INTER-INSTITUTIONNELLE

L'aménagement et le développement du site portuaire selon la logique du schéma d'orientation va mettre en interférence de nombreuses instances politiques et techniques du fait de l'enchevêtrement des compétences, des maîtrises d'ouvrage, des statuts d'occupation des sols.

Au cours de son actualisation, le schéma d'orientation va rencontrer des aléas ou des obstacles que l'on ne peut prévoir et qui peuvent modifier telle ou telle orientation. Il faudra donc le faire vivre et l'enrichir. L'ensemble de ces raisons plaide pour mettre en place une coordination inter-institutionnelle, sous la forme d'une équipe restreinte, souple et réactive.

Mission

Le premier objectif consiste à réunir les conditions optimales de mise en œuvre du schéma d'orientation afin d'assurer la gouvernance et la conduite de projet entre les partenaires et les différents intervenants. Il s'agira aussi de préciser le phasage court, moyen et long terme du schéma. La détermination de la première phase des travaux sera déterminante pour la communication du schéma.

Un tel projet ne peut réussir sans une communication adaptée vis-à-vis de plusieurs publics (local, régional ...). Dans cette logique, la démarche participative pourra trouver de nouvelles modalités en accord avec le caractère plus opérationnel du projet.

Le financement des travaux sera également de la compétence de cette coordination car il faudra rechercher des montages opérationnels et financiers efficaces.

Enfin, la recherche d'investisseurs et la formalisation des partenariats, notamment des partenariats publics – privés, devra être organisée en lien avec le phasage et son calendrier.

En résumé, la mission de la coordination inter-institutionnelle consistera à fédérer les forces et les compétences locales dans une approche de marketing urbain et territorial, de « vendre le port pour vendre la ville et le territoire ».

Composition

La coordination inter-institutionnelle sera composée d'une part des directeurs généraux des services des institutions partenaires soit : Morlaix Communauté, Morlaix (St-Martin des Champs et CCI), et d'autre part d'un chef de projet. Il s'agit d'une structure légère et opérationnelle, sous la responsabilité du comité de pilotage composé des élus des instances partenaires.

L'expérience des villes qui ont engagé des projets de ce type montre l'intérêt d'un chef de projet qui soit à même de réaliser la difficile osmose entre les directives politiques et les composantes techniques du projet. Dans le cas présent, les compétences requises de ce chef de projet procéderont de la programmation architecturale et d'espaces publics, du montage opérationnel et financier et de la communication.

Ce profil pourra être trouvé soit en interne chez le maître d'ouvrage chef de file, soit en externe (SEM, cabinet coordinateur de projet ...).

VERS UNE CHARTE D'ENGAGEMENT DES PARTENAIRES

La démarche initiée sur le site vise à redonner à Morlaix son statut de ville portuaire à l'articulation du grand territoire que constituent la baie de Morlaix et son arrière-pays des Monts d'Arrée : faire du port la porte d'entrée de ce territoire. Il y a là un enjeu d'image pour fixer et attirer entreprises et résidents.

C'est pourquoi, il a paru opportun aux quatre partenaires de conclure et d'acter le travail par un accord moral formalisé, sous la forme d'une charte de projet qui affichera l'engagement de chaque partie devant le public. Ce document sera aussi une manière de reconnaître l'apport de la société civile, au travers de la démarche participative expérimentale.

Ces modalités concernant la teneur et l'importance à donner à cette charte restent à préciser (lieu de signature, conférence de presse, conditions d'officialisation, ...). On peut néanmoins dès à présent, indiquer à grands traits le contenu de ce document qui énoncera les réponses et les règles communes que se donnent les partenaires pour aménager et développer le site portuaire.

Les propositions d'engagement pourraient être les suivantes :

- respecter le parti d'aménagement à l'échelle du site. Il s'agit de grandes options où l'esprit d'ensemble l'emporte sur les détails, d'autant plus que ce parti reste souple et révisable,
- mettre en place une coordination inter-institutionnelle. Cette coordination a pour rôle de préparer, conduire et mettre en œuvre les actions dans la phase opérationnelle (ce point vient d'être développé dans le chapitre précédent),
- poursuivre la démarche participative en l'adaptant à la phase opérationnelle qui s'engage. Le succès de l'atelier portuaire rend souhaitable de prolonger ce type d'approche en l'adaptant aux enjeux et aux contraintes qui ne manqueront pas d'apparaître à ce stade,
- utiliser tous les outils réglementaires et opérationnels (PLU, PLH, OPAH, ...) pour faire avancer le projet. Les documents de planification sont soumis à un certain nombre de révisions. Il est indispensable d'y inscrire les grandes options du schéma d'orientation, que ce soit dans les orientations stratégiques ou dans la réglementation,
- tirer profit de la mise en place de la solution pérenne visant à résoudre l'envasement, pour réorganiser l'espace public des quais entre le square Weygant et la manufacture, en lien avec l'ouverture de la manufacture sur le port,

- se doter d'une stratégie foncière à l'échelle du site en associant le contrôle des DIA (Déclarations d'Intention d'Aliéner) qui permettra aux partenaires de se doter collectivement d'une connaissance partagée des mutations foncières sur le site élargi, avec l'action de l'établissement public foncier régional (Foncier de Bretagne).

6. Bibliographie

- Liste des réunions organisée dans le cadre de la démarche
- Entretiens réalisés auprès des professionnels de la plaisance de la baie de Morlaix
- Portraits et représentation à partir des entretiens avec les membres du groupe de coproduction (Coodi +)
- Sélection des diaporamas présentés pendant la démarche

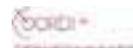
NB : Ces documents sont disponibles sur un support numérique auprès de Morlaix Communauté

Directrice de la publication
Claire GUIHÉNEUF

Réalisation
**Philippe LANNUZEL, Philippe
MAZÉAS, COORDI +**

Maquette et mise en page
ADEUPa

©ADEUPa 2011



Agence d'urbanisme du pays de Brest

24, rue Coat-ar-Gueven - 29200 Brest - Tél.: 02 98 33 51 71

www.adeupa-brest.fr