

Charte pour l'aménagement durable des sites portuaires d'intérêt patrimonial et de leurs héritages maritimes associés.

La charte spécifique aux espaces portuaires disposant d'héritages maritimes historiques, engage les communes littorales signataires à inscrire dans leur projet la conservation, la protection ou la modification raisonnée de leurs bâties historiques à caractère maritime. Ceci dans un objectif de valorisation de l'ensemble bâti et paysager des sites portuaires de la commune.

1- Préambule :

Chaque ville portuaire a développé au fil du temps un bâti spécifique lié aux activités entreprises par les hommes en relation avec la mer (quais, cales, fronts portuaires, résidences balnéaires, coopératives maritimes...). **Les ports**, du fait de leur histoire - différente d'un site à l'autre -, de la mémoire des activités maritimes qui s'y sont déroulées, de leur intégration à un paysage non bâti du littoral, sont tous, à des degrés divers, **d'intérêt patrimonial**.

Définitions

Site portuaire

Dans le cadre de la charte sont appelés « sites portuaires » les sites littoraux des communes littorales (au sens de la loi « littoral ») et les sites de fond d'estuaire (exemple de Quimperlé, Châteaulin...), ayant eu ou ayant actuellement des fonctions portuaires.

Ainsi, sont considérés comme « site portuaire » tous les sites structurés par l'existence d'un ou plusieurs aménagements, d'envergure variable, facilitant l'accès à la mer : quai, môle, cale... pouvant être utilisés par des embarcations.

L'activité de ces sites peut, ou bien a pu être, unique ou plurielle et relever du commerce, de la pêche, de la défense, des loisirs ou de la recherche scientifique.

A noter : les mouillages disposant d'une simple cale ou de tout autre infrastructure fixe, même modeste, sont pris en compte ; contrairement à ceux possédant uniquement des corps-morts.

Appellation des sites portuaires

Grand port : port à activités multiples, ayant généré un développement urbain de taille majeure (population supérieur à 100.000 habitants).

Port de taille moyenne : port à activités multiples ayant généré un développement urbain conséquent (population comprise entre 2000 et 100.000 habitants) et pouvant inclure un seul site ou un plusieurs sites portuaires proches.

Petit port: port, généralement à mono activité, ayant généré un développement urbain relativement faible (inférieur à 1999 habitants et supérieur à un noyau d'habitation équivalent à 10 maisons).

Petit site portuaire : site de contact terre-mer aménagé de façon légère et qui n'a généré par son activité l'installation d'un foyer de population inférieur ou égal à une dizaine d'habitations dans son environnement immédiat.

Cale ou rampe isolée : site rudimentaire isolé des autres sites portuaires n'ayant pas généré l'installation de populations permanentes.

A noter : les ports récents, construits ex-nihilo dans le courant des années 1960 et après, ne possédant pas, par définition, de bâtis d'intérêt patrimonial, n'entrent pas dans le cadre de la charte.

Héritage maritime

Dans la charte, **est considéré comme «héritage maritime» tout élément bâti existant aujourd'hui sur le littoral et dont la présence ne s'explique que par la proximité de l'élément marin. En classant l'ensemble des éléments selon l'activité qui les a fait naître**, une dizaine de grandes catégories peuvent être identifiées :

1. **signalisation et surveillance des côtes** (phares, feux, sémaphores, amers...).
2. **défense militaire des côtes** (fortifications, corps de garde, batteries de la côte, blockhaus...).
3. **protection contre l'érosion côtière** (digue, murs, murets...).
4. **transit terre/mer** (cale, quais, môle, terre-plein...).
5. **activités de conservation, de transformation et de commercialisation des produits de la mer** (conserveries, fours à goémons, glacières, magasins de marée...).
6. **activités maritimes liées à la construction, la navigation et l'avitaillement des bateaux** (ateliers de chantier naval, fileture, voilerie, magasin d'accastillage...).
7. **vie des populations maritimes** (abri du marin, maisons abri du canot de sauvetage, maisons de pêcheurs, demeures d'armateurs, bar d'équipages...).
8. **activités balnéaires, de loisirs et de santé** (villas balnéaires, centre de thalassothérapie, cabines de plages, restaurants...).
9. **pratiques religieuses, légendaires et mémorielles** (édifices religieux comprenant des statues de saints navigateurs ou des ex-votos, rochers liés à une légende maritimes, monuments de commémorations des marins morts en mer...).
10. **activités scientifiques et muséales** (stations de recherche, aquariums, musée de la pêche...).

Les vertus du patrimoine maritime bâti

Ces éléments représentent aujourd’hui un formidable gisement de bâtis maritimes culturels à patrimonialiser, s’ils ne le sont pas encore.

L’ensemble de ces héritages maritimes bâties, dans leur diversité, s’organise en différents espaces développés au cours des temps historiques.

Du plus anciens aux plus récents : bourg d’arrière côte, villages retro littoraux, site d’échouage, noyau ancien d’origine, front portuaire, zone artisanale, quartier de populations maritimes, quartier balnéaire et de villégiature, zone industrialo portuaire, infrastructures portuaires (quai, cale, terre-plein), aires de comblement des zones humides, quartiers radiants de populations maritimes (banlieue bleue). La place tenue par ces héritages dans l’organisation de l’espace portuaire, leur état de conservation et l’histoire qui leur est liée, leur donnent **un intérêt patrimonial non négligeable**.

Ces éléments bâtis confèrent aux ports historiques et à leur espace associés, une identité originale et unique.

Leur protection et leur valorisation dans le cadre d’une **politique d’aménagement d’ensemble relative à ces sites portuaires sont plus que jamais nécessaires** en raison de la mutation brutale de ces espaces, sous l’effet de la reconversion des usages et des besoins nouveaux d’aujourd’hui concernant le maritime. Bien visibles dans le paysage, ils **constituent les repères** les plus immédiats et les plus forts de **transmission de la mémoire et des cultures maritimes** auprès des habitants des lieux, des gens de passage et pour les générations futures.

Les éléments bâtis en lien avec le maritime, inscrits dans le sol et dans la durée, s’ils sont protégés, constituent les bases actuelles et pour l’avenir d’une économie locale des territoires littoraux.

Valorisés, ils créent un **environnement attractif et unique** qui s’appuie sur les richesses d’un **patrimoine indélocalisable (économie patrimoniale)**. Cet environnement, propice au développement d’un tourisme de qualité, présente aussi de nombreux atouts pour la communication d’entreprise, le marketing territorial, les arts du spectacle et l’industrie du cinéma.

Recyclés et adaptés, ils répondent aux **besoins des pratiques maritimes actuelles** (sports nautiques et plaisance, pêche, algoculture...) et permettent le déploiement de petites entreprises liées à la **nouvelle économie induite par la recherche et les sciences appliquées** (ingénieries marines, biologie marine et santé, énergie marine...).

Considérés dans l’ensemble spatial qui les comprend, ils **représentent un formidable atout à intégrer absolument dans des projets de territoires** plus généraux à développer de façon innovant tant au niveau communal que supra communal.

Or il y a urgence...

Compte tenu du désir de mer actuellement généralisé, des mutations économiques et sociales qui transforment radicalement les usages des littoraux, et de la pression foncière qui en découle, le danger de dénaturation ou de disparition du bâti maritime hérité des siècles passés est bien réel. Il est urgent de protéger et de valoriser ces héritages par des politiques adaptées, inspirées des principes de la Gestion Intégrée des Zones Côtierères et du développement durable.

D'où la nécessité d'une charte spécifique aux espaces portuaires
qui constitue à la fois :

- **Un outil indispensable à la mise en place d'une politique globale et différenciée** de réhabilitation et d'aménagement des territoires portuaires en continuité avec leur histoire.
- **Une garantie de production de richesses culturelle, économique et sociale durables** qui, en évitant les deux écueils d'un conservatisme figé ou d'une banalisation faisant table rase du passé, est aussi la mieux adaptée pour faire face aux enjeux littoraux du futur.
- **Une aide à la bonne écriture** des A.V.A.P., des P.L.U., des SCoT - et notamment dans son volet maritime.

Une telle charte n'ayant jamais été produite, celle-ci, construite en Finistère, doit **avoir valeur d'exemplarité pour d'autres littoraux**, au-delà de la Bretagne.

Les objectifs à atteindre sont:

1. **Conforter et faire évoluer les identités maritimes des ports d'aujourd'hui** au moyen de la conservation et de la valorisation de leurs héritages bâtis.
2. **Favoriser à travers des actions de mise en valeur la transmission des héritages maritimes vivants, mémoriels, identitaires et culturels** spécifiques à chaque site portuaire ; notamment dans leur inscription urbaine et paysagère.
3. **Inscrire la valorisation patrimoniale de l'architecture et des paysages des différents sites portuaires** (petits ou grands) dans des projets de territoire à objectif de développement.

2- Les élus souscrivant à la charte s'engagent à :

1. **Eviter l'irréparable, c'est-à-dire la démolition pure et simple, en recyclant au maximum les bâtiments.** Si une nouvelle fonction n'est pas trouvée pour le bâti considéré dans le cadre d'une opportunité immédiate, placer provisoirement les bâtiments sous cocon en réalisant un entretien minimum.

2. Respecter un certain nombre de règles lorsque la démolition est inévitable.

Le projet architectural d'un nouveau bâtiment implanté sur le site à valeur patrimoniale doit :

- Reprendre les volumes du bâtiment d'origine,
- Respecter les cotes de la façade historique ainsi que les rythmes, la taille et l'encadrement des ouvertures,
- privilégier l'harmonie de l'ensemble bâti du secteur considéré (en particulier quand les matériaux utilisés sont différents de ceux d'origine),
- être spécialement conçus pour le site considéré et être en adéquation avec son caractère historique.

3. œuvrer dans un souci de qualité et de pérennité, accordé à la force des émotions qui découlent de la situation unique d'affrontement des éléments terre-mer-ciel, sur cette frontière conquise, fragile et sans cesse remise en cause par la nature, que sont les constructions humaines érigées sur ces espaces portuaires.

4. Prendre le temps, pour chaque projet impliquant un réaménagement ou une reconversion d'usage au sein de ces espaces portuaires à valeur patrimoniale, **d'associer « tradition » et « modernité ».** S'éloigner des modes passagères et des projets passe partout trop souvent proposés à la va-vite aux élus.

5. Privilégier les projets évolutifs adaptés au substrat social et culturel du lieu et qui de ce fait ne figent pas l'avenir. Le patrimoine, l'histoire, les traces des activités anciennes ne sont pas des entraves aux aménagements actuels ; au contraire ils leur donnent sens lorsqu'ils s'inscrivent dans la continuité et la cohérence.

6. Favoriser l'identité portuaire en travaillant, au niveau urbanistique, les liens terre/mer, les liens ville/port ; en tenant compte en particulier des héritages industriels des ports, des usages et des savoir-faire plus spécifiques qu'ils recèlent.

3- La mise en œuvre de ce programme par les élus des communes littorales disposant de ports d'intérêt patrimonial nécessite :

1. un dialogue constant entre les acteurs du littoral (gestionnaires des ports, agents économiques, culturels et touristiques) et **la commune porteuse de projet**, sa société civile ou ses représentants. Dialogue animé d'une volonté de concertation plurielle fondée sur des échanges d'idées, d'outils de communication, de pédagogie ; clef majeure de la réussite des projets d'urbanisme et d'aménagement portuaire à contenu patrimonial.

2. des connaissances et des expertises adaptées à la spécificité des espaces littoraux marqués par les activités maritimes historiques. Plusieurs référents sur la question existent maintenant (l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel) et les services territoriaux d'architecture (SDAP, CAUE, service de l'inventaire en Région...) auxquels peuvent s'ajouter les

services de l'Etat et la Marine nationale, selon les projets, des spécialistes reconnus pour leur valeur et l'attention qu'ils portent à l'esprit portuaire ainsi qu'à l'esprit des quartiers développés en relation avec le port.

3. d'utiliser les outils juridiques à leur portée et qui viennent en appui d'une politique de conservation, de protection et de valorisation du patrimoine maritime bâti. Cela passe concrètement:

- dès aujourd'hui par l'utilisation de l'article R111-21 du Code de l'Urbanisme pour refuser un permis de démolir et/ou renégocier une demande de permis de construire. Pour que le maire puisse avoir la possibilité de s'opposer à une démolition, il faut que son conseil ait délibéré auparavant pour donner au maire ce pouvoir dans un secteur bien défini au préalable dans le P.L.U. ou, à défaut, sur la totalité de l'espace communal.
- à l'occasion de la révision d'un document d'urbanisme (Carte communale, PLU ou SCOT), par **l'intégration de la réglementation spécifique au patrimoine maritime bâti**, préconisée dans la charte (voir annexe : recommandations et prescriptions). La commune signataire ou par extension son EPCI devront faire le nécessaire pour que le prestataire chargé de l'élaboration du document en soit averti.
- à l'occasion du travail préalable à l'instauration d'une AVAP par **la prise en compte des espaces marqués par le patrimoine maritime** dans leurs particularités, au moyen d'un **volet maritime spécifique**.

La signature de cette charte engage chaque commune à la respecter et **conditionne l'adhésion** à l'association « Port d'Intérêt Patrimonial® ».

Date :

« Iu et approuvé «

Signature :

Commune :

Nom du maire :