

RELATIONS PORTS & AGGLOMÉRATION

MAI 2020



Rapport adopté par le Conseil de développement le 28 mai 2020

Rapporteuse : Élisabeth TURPIN

rapport adopté à l'unanimité

Pour : 16 voix
Contre : 0 voix
Abstention : 0 voix

Le caractère maritime de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est un sujet qui a déjà intéressé le Conseil de développement et auquel il a contribué à travers différents travaux :

- « La Rochelle face à la mer » et « Port autonome » en 2008,
- « Les enjeux littoraux de la Communauté d'agglomération » en 2015.

Le présent rapport, dont la qualité tient à sa rigueur, constate une certaine désaffection de la population vis à vis de ses ports. Il explore les moyens d'une réconciliation à travers trois thèmes :

- Environnement
- Métiers et formation
- Culture et Identité

Il expose des pistes d'amélioration telles que valeur économique et préservation de l'environnement, l'appropriation d'un front de mer par les citoyens et la création d'un « Port Center » comme lieu d'information et de pédagogie.

La publication de ce rapport, dont l'idée est née il y a deux ans, coïncide avec des démarches de rapprochement des ports entre eux même. Le Conseil de développement entend ainsi apporter sa contribution à l'effort commun visant à rendre les habitants de la Communauté d'agglomération mieux informés et fiers de leurs ports.

*Pierre FAUCHER
Président du Conseil de développement*

INTRODUCTION

Historique et constat de départ

Historiquement, le port a généré la ville. C'est pourquoi les ports sont toujours un facteur-clé dans l'identité, l'intégration et le développement de leurs communautés territoriales. Toutefois, la relation au port peut présenter un caractère ambivalent.

L'étroite symbiose entre les communes et leurs ports ne va plus forcément de soi comme auparavant. Les bassins de vie se développent davantage à l'intérieur des terres. La nouvelle population est plus attirée par la mer que par les ports, ce qui contrarie l'identité de notre territoire.

La Communauté d'agglomération et la Ville de La Rochelle sont parties prenantes dans la gouvernance des trois ports principaux. Cela conforte l'idée du rôle essentiel que joue l'agglomération sur l'évolution de notre place portuaire au sein de la façade atlantique.

Les principaux objectifs de la commission

Il s'agit d'analyser les relations entre les ports et l'agglomération, de définir les conditions d'amélioration de l'identité portuaire de La Rochelle et de son agglomération, de réfléchir aux liens qui unissent les zones et activités portuaires (et plus globalement l'activité maritime) et de proposer des axes d'amélioration pour les années à venir.

Le sujet est très vaste et la commission a choisi de travailler sur les questions suivantes :

- Quels enjeux en termes d'environnement ?
- Quels enjeux en termes de métiers et quelles opportunités en termes de formations ?
- Comment valoriser la culture et l'identité propres à notre place portuaire et rendre aux habitants la fierté d'appartenir à une même communauté d'intérêt et comment améliorer la communication et l'image d'un territoire avec une identité portuaire plus forte ? Comment générer plus de liens entre touristes et population locale ?

Par ailleurs sur ces différents sujets, la commission s'est posé la question des liens entre les ports et des possibles partenariats ?

Contexte actuel

Le Grand Port Maritime de La Pallice (Grand Port Maritime) :



Crédit : Yann Werdefroy

- L'identité portuaire du Grand Port Maritime n'est plus particulièrement mise en valeur car le port n'est plus dans son espace vécu. Il reste dans l'imaginaire des habitants, la nostalgie des promenades sur les quais, le long des grumes entreposées et dégageant les senteurs de bois tropical suggérant des terres lointaines. Pour les nouveaux arrivants, le port et les entreprises installées sur le site portuaire sont désormais vécus comme un risque en termes d'environnement. Le devenir du Grand Port Maritime dans le contexte régional, national et européen est en pleine discussion.
- Le quartier de La Pallice peine à trouver une réelle identité. En matière de culture, la Sirène, espace de musiques actuelles dont le rayonnement dépasse très largement le quartier, ne joue pas un rôle déterminant. Il y a deux théâtres, également peu fréquentés par des habitants du quartier, des ateliers de rencontre, une médiathèque et plusieurs événements participatifs annuels comme le Bal de Laleu et la journée « Port ouvert ». Mais c'est le marché qui joue un réel rôle fédérateur.
- La «maritimisation» du monde, évaluée à 90% du trafic de marchandises par la mer, est à prendre en compte. Le Grand Port Maritime doit s'insérer dans ce processus de mondialisation. Il possède par ailleurs un rôle peu connu d'entrée et de sortie de matériel pour les opérations extérieures de la Défense et ce depuis la Première Guerre mondiale (importation de matériel américain en 1917 puis port du plan Marshall 30 ans plus tard).
- Le Grand Port Maritime accueille des bateaux de croisières durant plus de six mois par an (d'avril à octobre). La Rochelle est la troisième destination préférée de la façade atlantique nord.
- On comptabilise en moyenne 20 à 25 escales par an et entre 25 et 30 000 passagers (en 2019, le port a accueilli 17 escales avec près de 11 000 passagers) en provenance de Grande-Bretagne (75%), des États-Unis (9%), d'Allemagne (9%) et d'autres pays (Canada, Brésil, Belgique à hauteur de 8%). Les dépenses des touristes sur le territoire sont estimées en moyenne à 50€ par passager.

Le port des Minimes :



Credit : Port de plaisance des Minimes

- Le port des Minimes enregistre peu d'escales de plaisanciers. C'est pourtant un port en eau profonde et qui pourrait offrir une forte attractivité du fait de sa proximité avec le centre-ville.
- La gestion du Port de plaisance est encore municipale mais devrait passer sous compétence communautaire lorsque les questions financières du transfert de compétence seront réglées (échéance inconnue). Ce port est adossé à une zone économique qui forme une filière nautique essentielle pour le territoire et renforcée par l'organisation annuelle du Grand Pavois.
- C'est bien sûr l'image de la plaisance que l'on vend, mais il y a lieu de garder à l'esprit que la voile reste dans la tête de nombreux habitants une activité entre soi et un sport peu démocratique.

Il existe donc un décalage entre l'emprise réelle du port de plaisance et le nombre de personnes concernées alors qu'il est pourvoyeur d'emplois et qu'il occupe une place importante dans l'économie pour l'agglomération.

- À noter également que de plus en plus de bateaux sont habités à l'année créant une forme de « nouveau quartier ». Cela reste cependant embryonnaire. Par ailleurs le développement de locations de type AirBnB de voiliers à quai, peut renforcer une image négative de « parking à bateau ».

Le Port de Chef de Baie :



Crédit : Syndicat mixte du Port de Chef de Baie

Sorti de la ville, le Port de pêche de Chef de Baie ne fait plus partie du vécu des habitants. Seule la fête du port de pêche fait perdurer ce lien. Son format évoluera sans doute.

Les infrastructures portuaires de Chef de Baie ont été construites au moment où la pêche déclinait au début des années 90. Les bassins et équipements sont relativement surdimensionnés car l'activité de la pêche est en diminution et manque de perspectives, même si le Brexit pourrait rebattre les cartes. Par ailleurs il existe une réelle concurrence avec le port de pêche de La Cotinière pour lequel le Département porte aujourd'hui un projet d'agrandissement.

Ce port devrait sans doute être optimisé. Et des investissements sont programmés pour une mise à niveau des équipements. Cependant, l'importance de l'activité de mareyage fait que la grande majorité des locaux est utilisée. Au final, aujourd'hui, c'est la zone de débarquement qui est réellement surdimensionnée et sous-utilisée.

Cependant il faut préciser que :

- La pêche ne se limite pas aux armements rochelais (dont 3 à 4 hauturiers),
- Le port est utilisé par des chalutiers belges qui viennent en escale et déposent leur cargaison,
- Des contrats sont passés avec des armements franco-espagnols et basques qui débarquent aussi leur pêche.

La commission s'est posé les questions suivantes :

- Quels sont les impacts du changement de gouvernance intervenu le 1^{er} janvier 2019 avec la fin de la concession de la CCI et la création d'un syndicat mixte à parité entre la Communauté d'agglomération et le Département qui gère en direct l'exploitation de l'ensemble du port ?
- Quels sont les projets pour ce port ?
- Quelles autres activités pourraient être développées dans les bassins, en tenant compte des effets de la houle sur une partie des appontements ?
- Comment pourraient être utilisés les espaces fonciers disponibles et réservés au port de pêche ? Quel est l'avenir du port à sec ? Sur cette zone ou sur un autre secteur ?
- Va-t-on vers un développement du mareyage au détriment de la pêche ?
- Quels partenariats seraient à développer, notamment avec le port de La Cotinière ?

Le Vieux port / bassin des chalutiers :

Par son caractère hautement patrimonial, il joue essentiellement un rôle de vitrine. Son attractivité touristique et événementielle est très forte. C'est là qu'accostent les bateaux de croisière de proximité (Inter îles) et que sont accueillis les vieux gréements, les bateaux d'exception (grands yachts) ou les départs de bateaux de course au large. Il fait l'objet d'une requalification de ses espaces publics.



Crédit : Fred Lelan

Les «petits ports» des alentours :

Port Neuf, L'Houmeau-Nieul-sur-Mer, Angoulins-sur-Mer, Châtelailon-Plage



Crédit : Fred Lelan

- À l'exception de Port Neuf qui relève d'une gestion municipale, les autres ports sont du ressort du Département.
- Ce sont des ports de loisirs non négligeables car ils drainent une population locale qui y voit un but de promenades, de loisirs et d'agrément de proximité. Ils ont également un fort intérêt paysager.

Sur la base de ces constats, la commission s'est donc interrogée sur trois questions essentielles, la prise en compte de l'environnement, l'emploi et la formation et enfin l'image portuaire de l'agglomération, en dressant un constat rapide et en proposant quelques pistes de travail.

On perçoit sur toutes ces questions une réflexion et un foisonnement d'idées, une énergie nouvelle, des partenariats en construction, des initiatives engagées.

La commission n'a pas pour ambition d'être novatrice mais plutôt d'apporter le regard de la société civile sur ces grands enjeux et de mettre en exergue quelques idées qui lui paraissent pour l'agglomération des atouts pour l'avenir.

1. PRÉOCCUPATION ENVIRONNEMENTALE DANS LE DÉVELOPPEMENT DES PORTS

1.1. Constats : l'image des ports sur la question de l'environnement

Les ports semblent vécus négativement par la population : pourquoi ?

- **Port de commerce** : cette perception tient aux risques liés aux entreprises SEVESO et à la fermeture du port à la population. Il s'agit des risques liés à l'activité du port en lui-même mais aussi de celles des entreprises implantés sur ou à proximité du port. Cependant on aurait pu croire que l'accident récent de l'usine Lubrizol à Rouen créerait une inquiétude au sein de notre collectivité. Ce ne fut pas le cas. On peut en conclure que le risque industriel apparaît confiné et périphérique dans l'esprit de la majorité des gens. Pourtant l'activité de ces industries est reconnue comme dangereuse et peut ne pas paraître en adéquation avec l'image écologique que veut se donner la Communauté d'agglomération.

Par ailleurs, le modèle économique du port de commerce est en question puisqu'il exporte des céréales et importe de carburant or ces trafics risquent de diminuer dans les années à venir. Parallèlement, le positionnement du port sur les énergies marines renouvelables pourrait se renforcer.

L'activité de croisières, intéressante sur le plan commercial et économique, n'a pas non plus une bonne image environnementale.

- **Port de pêche** : la pêche telle qu'elle est actuellement pratiquée, est considérée comme détruisant les ressources de la mer. La zone du port de pêche est relativement sous utilisée et de ce fait la question de l'utilisation des bassins et de la zone réservée au port pour d'autres activités est posé par certains.
- **Port de plaisance** : il a une image élitiste, est souvent considéré comme un parc à bateau. Les nuisances environnementales dues aux activités nautiques et au plateau nautique (pollution de l'eau et déchets) sont souvent soulignés.

- Plus globalement, depuis **la tempête Xynthia survenue en février 2010**, la place du risque d'origine maritime de submersion et d'érosion des côtes, progresse dans la conscience des habitants de la Communauté d'agglomération de La Rochelle et des communes littorales en particulier.

L'initiative de la collectivité et de ses différents partenaires d'organiser et de financer une exposition d'ampleur intitulée Océan-Climat (2019/2021 au Musée maritime) prouve la volonté d'ancrer le territoire dans une démarche pédagogique sur ce qu'implique la caractéristique littorale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle et de ses partenaires.

- D'autres risques sont identifiés concernant la qualité des eaux : déroctage, bassin de rétention, vidange des bateaux de croisière et de plaisance et de pêche, recueil des eaux du lac de la Sole, extension du port.
- Et il y a d'autres sujets comme les cuves, les silos et les entrepôts d'engrais...



Crédit : Julien Chauvet

1.2 les pistes de travail

Au-delà de ce ressenti, la question est la suivante : Comment modifier l'image des ports sur la question de l'environnement, comment faire comprendre leur utilité et leur légitimité et faire ressortir les points positifs tant en direction des habitants que des touristes ?

De nombreux travaux, études et recherches, initiatives sont en cours et des partenariats se créent autour de cette question fédératrice.

Tout d'abord le projet La Rochelle Territoire Zéro Carbone qui associe fortement l'agglomération, les ports et l'université comprend de nombreux axes de travail concernant les ports.

En dehors du projet La Rochelle Territoire Zéro Carbone, d'autres initiatives ont été prises par chaque structure portuaire (réseau de chaleur, modernisation des bâtiments, solarisation des toits). Des travaux sont en cours sur la qualité de l'air et de l'eau notamment. Des travaux associant l'agglomération de La Rochelle et l'Université complètent ces actions engagées.

De nombreux partenariats sont en place, formels avec l'Union Maritime... ou informels avec le Propeller Club... et jouent un rôle indéniable dans la convergence de culture et d'intérêts des acteurs de la place portuaire.

Les actions :

- **Pistes de La Rochelle Territoire Zéro Carbone :**

Ce projet « La Rochelle, Territoire Zéro Carbone », dont le territoire a été lauréat dans le cadre de la troisième génération du Programme des investissements d'avenir (PIA3) très conséquent fixe l'objectif de neutralité carbone à l'échelle de l'agglomération et à l'horizon 2040.

La commission s'est intéressée aux axes de travail qui concernaient les ports et la dimension littorale de l'agglomération et qui mettaient en avant des projets à moyen et long termes, facteurs d'amélioration économique et environnemental. La liste n'est pas exhaustive :

- Captation zones humides,
- Protection des côtes,
- Réalisation de projets pilotes dont la réhabilitation du bâtiment de Port de Pêche de La Rochelle,
- Urban Algae : culture et valorisation des micro-algues,
- Géocorail pour lutter contre l'érosion marine et au maintien du trait des côtes,
- Eco-Pôle Rochelais pour la mise en œuvre d'une plateforme de recyclage des déchets inertes du BTP captés, en lien avec le Grand Port Maritime,
- Méthaniseur portuaire des déchets organiques.

Par ailleurs l'ensemble du projet s'appuie sur une mise en synergie de tous les acteurs du territoire et notamment la Ville et la Communauté d'agglomération de La Rochelle, La Rochelle Université, le Grand Port Maritime et Atlantech.

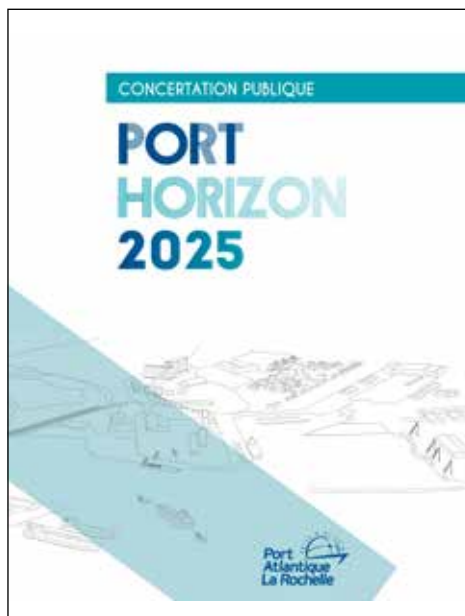
Un des atouts essentiels du projet La Rochelle Territoire Zéro Carbone est aussi la mise en œuvre d'une participation citoyenne au sein d'un comité citoyen de 30 personnes et des actions de sensibilisation spécifiques dans un objectif pédagogique d'intensifier et relayer la conscientisation autour du changement climatique et de l'objectif zéro carbone.



- **Pistes du projet Port Horizon 2025 du port de commerce :**

Ce projet a fait l'objet d'une concertation. Plusieurs aménagements relativement importants sont prévus (construction d'un terminal sur Chef de Baie 4 et sur l'anse Saint-Marc 3 exigeant la construction de quai et l'aménagement de terre-plein, aménagement de terre-plein aussi sur la zone de la Repentie, approfondissement des accès nautiques).

La dimension environnementale est essentielle dans ce projet. D'une part, il dresse un bilan des impacts (nuisances sonores pour les riverains mais aussi qualité de l'eau, préservation de la faune et de la flore marines, oiseaux), tant pendant la période de travaux qu'à terme avec le développement de l'exploitation du port. D'autre part, il détaille les différentes mesures pour atténuer ces risques et nuisances :



- Mesures d'évitement (pour l'Odontite de Jaubert),
- Mesures de réduction (émission de particules fines, risque de destruction de nids, nuisances dues au trafic routier, de pollution des eaux pluviales, d'incidence paysagère du projet, de perturbation des mammifères marins...),
- Mesures de compensation (création d'une zone de nidification et de biodiversité, par une réservation d'espace, enlèvement d'une espèce invasive la crépidule),
- Mesures d'accompagnement (installation d'un comité local d'information et d'un conseil consultatif scientifique).

- **Pistes du plan stratégique du Port de Chef de Baie de juillet 2018 :**



Crédit : Syndicat mixte du Port de Chef de Baie

- Recyclage de coproduits non méthanisables (valorisation des macro-déchets plastiques sur une plateforme spécifique ainsi que des coquilles et byssus de moules dans le projet Mytilinove),
- Méthanisation des coproduits sur les toitures pour alimenter en énergie la navette vers le centre-ville,
- Photovoltaïque pour le fonctionnement des zones de mareyage.

- **Autres études, autres initiatives et autres financements :**

- polluants sur les bivalves, étude financée par le FEAMP dans le cadre du GALPA La Rochelle-Ré-Charron,
- pollution sur la plage d'Aytré,
- micro plastiques dans les estuaires,
- développement des énergies renouvelables.

On constate donc que de manière générale et systématique, la dimension environnementale figure dans tous les projets. Il est essentiel qu'il ne s'agisse pas d'un simple affichage.

Dans le même esprit, la création ou le développement d'un pôle de courses au large serait envisageable. Il ne serait a priori possible que sur le port de commerce et à la condition d'un respect des contraintes environnementales.

Idem pour le pôle d'entreprises nautiques qui existe et pourrait se développer dans le respect des contraintes environnementales.

Les partenariats (recherche et développement)

L'organisation de l'université, la mise en place du laboratoire LIENSs de La Rochelle Université et de son axe de développement Littoral Urbain Durable et Intelligent (LUDI) et les objectifs fixés permettent une véritable stratégie de l'université vis-à-vis du territoire. C'est certainement un atout majeur.



Crédit : Fred Lelan

L'information des citoyens

L'amélioration de l'information et le débat avec les associations de défense de l'environnement est à poursuivre et à amplifier.

Si les ports participent déjà à des degrés divers à des démarches industrielles prenant en compte l'urgence environnementale et développent des projets d'économie circulaire (solarisation du port de pêche, récupération des eaux pluviales, audit énergétique...), ces notions semblent rester majoritairement méconnues du grand public.

Une stratégie d'information vers le grand public (relayée par exemple par le site web de la Communauté d'agglomération) sur les ports et la pollution, la qualité de l'air/mer pourrait compléter la phase de dialogue actuellement ouverte avec le programme La Rochelle Territoire Zéro Carbone.

La signature de la charte de l'environnement, publiée sur son site, engage le Grand Port Maritime et tous les acteurs de la place portuaire.

Ce type de démarche devrait être généralisé aux ports de pêche et de plaisance.

Le système de contrôle en place sur la qualité des eaux et d'autorisation des rejets en mer qui relève de la DDTM est lui aussi assez peu connu du grand public.

Les efforts actuels de transparence doivent être absolument poursuivis et amplifiés. Une dimension pédagogique doit y être associée.

D'autres axes de travail sont possibles :

- Utiliser la mise en place du Parc Naturel Marin pour tenter de reconstituer les ressources en poisson. Comment faire évoluer la pêche dans les coureux vers des pratiques plus soutenables ? Une réflexion serait opportune sur la faisabilité d'un tel projet.
- De nombreux efforts ont également été accomplis en matière d'environnement mobilisant les plaisanciers mais l'image d'un port de plaisance écologique doit être renforcée en direction de la population locale comme des touristes de passage. Ceci compléterait certainement la perception du Territoire rochelais qui ambitionne de se positionner sur la notion d'excellence environnementale. L'enjeu porte également sur la démocratisation des pratiques et l'apprentissage scolaire sur ces thèmes pour l'ensemble de l'agglomération.
Développer les partenariats possibles entre les ports sur ces questions environnementales. Il est évident que le Grand Port Maritime dispose d'une expertise et de moyens humains et techniques qui pourraient soutenir les démarches du port de pêche et de plaisance. C'est un axe prioritaire pour développer les partenariats entre ports.
- Développer le partenariat avec les entreprises sources de pollution potentielle.
- Le Projet R2PORTS est un autre vecteur possible de partenariat agglomération/université/ autres partenaires économiques sur l'axe environnemental : Les ports y sont abordés à travers un projet pluridisciplinaire qui traite des ressources marines (valorisation/réemploi des coproduits de la pêche), des écosystèmes et de la qualité du milieu (impact des activités portuaires sur la biodiversité, des aménagements comme les quais) et de leur empreinte économique.

2. EMPLOI, MÉTIERS ET FORMATIONS SUR LES PORTS

Deuxième axe d'étude de la commission : il s'agit de vérifier qu'actuellement et dans l'avenir les besoins en formation sont couverts sur le secteur de l'agglomération pour ce secteur d'activité des ports où les métiers sont très divers. C'est un réel atout pour l'agglomération, l'Université et les Écoles de pouvoir développer de nouvelles filières et de nouveaux métiers

2.1 Constats

Des emplois ne sont pas pourvus.

L'Université, l'École de commerce ou le Lycée maritime et sans doute les autres organismes de formation sont impliqués dans la dimension de formation aux différents métiers du port ou de la mer.

Une offre existe déjà diversifiée et en évolution.

Un partenariat existe sur ces questions entre université, écoles et employeurs. Certains clivages tentent à s'estomper mais le travail prospectif est à développer.

Plusieurs initiatives sont effectives : Assises de l'emploi, création récente dans le cursus universitaire de la « mineure des métiers du port » au sein de La Rochelle Université.

2.2 Pistes

- **Réfléchir aux futurs métiers**

Organiser le recensement des filières qui sont en manque de salariés.

Imaginer les nouveaux métiers notamment dans deux secteurs qui permettront des débouchés sur les ports et dont il faudrait préciser les développements possibles en termes de formation (IUT, licence, Master) :

- Le numérique,
- La logistique.



Crédit : Thierry Rambaud / Port Atlantique La Rochelle

- **Au-delà de l'organisation des Assises de l'Emploi, initier un lieu permanent pour rassembler tous les partenaires** : ports, instances de l'emploi, université et écoles et organismes de formation initiale et professionnelle, CCI et Chambre des Métiers.

Les Assises de l'Emploi, en 2019, ont favorisé ce rapprochement, avec l'aide du FEAMP et du GALPA La Rochelle-Ré-Charron. Le concours FESTIMER était destiné à faire connaître les métiers de la pêche aux collégiens de l'agglomération pour susciter des vocations.



- **Organiser les filières de formation pour répondre aux besoins des nouveaux métiers**

Organiser le débat entre La Rochelle Université, l'École de commerce et sans doute les autres centres de formation et les employeurs.

Il serait intéressant de connaître le premier bilan des apports de la réforme majeure/mineure de l'université et notamment de la mineure « métiers du port ».

Quelle en est la réalité? Quelle évaluation peut-on faire de la méthode ?

Quels sont les apports potentiels du partenariat universitaire européen pour l'agglomération ?

Le partenariat qui s'instaure entre université et ports, université et École de commerce, université et agglomération est à faire vivre et développer.

L'Université s'organise pour cette approche au sein du LUDI et du LIENSs. Quelle est la réalité de ce travail, quelle est l'adhésion des universitaires au projet ?

3. IDENTITÉ PORTUAIRE DE L'AGGLOMÉRATION ET PARTICIPATION CITOYENNE À CE DÉBAT

3.1 Constats

Pour intégrer de manière durable l'idée que la Communauté d'agglomération est une place portuaire utile à tous, il faut modifier le point de vue en s'appuyant non seulement sur le passé historique des lieux, la dynamique économique actuelle et les politiques engagées pour l'avenir. Pour cela, des expériences existent déjà ailleurs.

La commission a puisé dans ces expériences, des idées pour l'avenir de la relation entre ports et agglomération.

3.2 Pistes de travail

3.2.1 la mise en place d'un Port Center, l'outil de développement de l'identité portuaire

Le concept

Les Port Centers offrent au public, initié ou non, la possibilité de découvrir, d'expérimenter et de mieux comprendre les activités portuaires contemporaines à travers une exposition dans un espace dédié, des animations pédagogiques et des visites de terrain adaptées. Il peut aborder des sujets tels que les activités industrialo-portuaires, le transport des marchandises, le commerce international, les métiers portuaires, l'intégration du port dans la ville et bien d'autres...



Crédit : Thierry Rambaud / Port Atlantique La Rochelle

Le Conseil de développement souhaiterait que ce Port Center soit central et unique. Ce projet rend possible la réunion de toutes les parties prenantes et de les faire interagir autour du thème de la place portuaire.

Le dialogue nécessaire à sa création représente déjà une étape dans la relation avec les ports. Cet espace dédié peut alors jouer un rôle moteur dans le développement de synergies entre les acteurs du territoire, susciter des groupes de discussion, être un centre d'information ou un outil pédagogique ou un lieu d'équipement touristique spécifique.

En soi, rien de neuf et des manifestations culturelles, en rapport avec le port, existent déjà dans de nombreuses villes portuaires mais leurs répercussions sont généralement limitées dans l'espace et le temps.

De plus, s'il est bien sûr possible de mettre au point un programme pédagogique en lien avec les écoles, de distribuer des brochures d'information dans le siège des autorités portuaires ou dans les mairies, le public touché sera forcément restreint et voire déjà convaincu.

Dans le monde, plusieurs villes portuaires ont décidé d'investir dans la création d'un Port Center comme à Ashdod (premier port d'Israël), Livourne en Italie, Melbourne en Australie, Vancouver au Canada ou plus près de nous le port français du Havre ou Lorient dont la spécificité est que son port center est virtuel. Les concepts peuvent être différents mais tous semblent traduire les connaissances, la richesse et les «sentiments» générés par les ports, et permettre de développer des interactions sociales plus riches et favoriser la réappropriation du port par les citoyens.

Certains se sont délibérément rapprochés du centre-ville pour occuper des sites facilement accessibles à pied ou en transport en commun, notamment en raison du fait qu'ils sont généralement ouverts au public et qu'ils accueillent, dans de nombreux cas, les visiteurs particuliers.

À Dunkerque, le Musée portuaire a accepté d'assumer la fonction de Port Center et d'opérer sous une structure juridique innovante en ouvrant une exposition complémentaire au sein du musée existant.

En 2011, l'AIVP, avec le soutien d'autres partenaires, notamment le Port Center d'Anvers ainsi que le Port et la Province de Gênes, a décidé de former le Port Center Network (PCN). Ce groupe de travail centre notamment son action sur la diffusion de meilleures pratiques concernant le port, la ville et l'intégration des citoyens, sur l'élaboration de nouvelles idées et de nouvelles approches.

Il a également mis au point une Charte Port Center. Le territoire de Lorient l'a signée en 2016. Au-delà d'un engagement, cette charte officialise une démarche sociétale engagée depuis plusieurs années sur le territoire avec les partenaires du monde de la mer : port de pêche, de commerce, réparation navale, nautisme etc....

La charte (cf. texte en annexe) et cette dynamique de Port Center Network donnent au territoire de Lorient une feuille de route et un fil conducteur commun au service des acteurs locaux (dont les collectivités) et du citoyen.

Le partenaire de référence ne doit pas nécessairement être une autorité portuaire. Une structure à but non lucratif peut d'ailleurs être considérée comme un avantage du fait de son indépendance.

Et il semble utile d'englober dans la démarche toutes les structures portuaires de La Rochelle et éventuellement les autres ports de l'agglomération.

3.2.2 Promouvoir la dimension maritime avec la création d'un véritable front de mer (waterfront).

C'est un vrai sujet. Les ports de La Rochelle sont dans la ville.

Mais il faut penser ce front de mer au niveau de l'agglomération et inclure les communes littorales dans ce "waterfront" qui doit organiser l'interface ville/port.



Crédit : Fred Lelan

Pour La Rochelle, c'est le cas du quartier de la Pallice. Le site du bord de mer de Port Neuf reste à traiter pour la prévention des risques. Pour les Minimes, une amélioration du quartier et une meilleure intégration dans la ville sont à étudier avec la question du Grand Pavois. Le Vieux port est la vitrine de la ville et de l'agglomération.

Dans cette même logique de waterfront, des navettes seraient envisagées entre Port Neuf et



Crédit : Thierry Rambaud / Port Atlantique La Rochelle

les Minimes permettant un décroisement par la mer de ces différents quartiers. Ce projet se heurte toutefois aux problèmes environnementaux des accès nautiques qui pourraient nécessiter un déroctage et auraient un l'impact sur la qualité de l'eau (sous-sols marins pollués (Solvay)).

Pour les communes limitrophes, il existe déjà un projet de parc littoral qui va d'Angoulins à La Rochelle et intégrant Aytré.

Le littoral d'Angoulins est aussi à traiter.

Pour tourner son regard vers la mer, inclure et valoriser notre paysage portuaire, il faut étendre le waterfront à toutes les communes littorales de l'agglomération afin qu'il soit un lieu de promenades, avec des circuits pédestres ou cyclistes le long de la côte et des haltes-buvettes (comme sur la plage d'Aytré), avec des lieux de restauration, des belvédères, une signalétique adaptée et un relai d'informations avec des dépliants disponibles en direction des différents publics et selon les types de mobilité ou des bornes interactives permettant l'interprétation.

- **Créer des lieux de vie à Chef de Baie**

Pour donner davantage de visibilité au port de pêche et le rendre attractif malgré son relatif éloignement, la mise en place d'une promenade (cf. Waterfront) devrait permettre la jonction avec la ville-centre. Le développement de services et de prestations annexes est à étudier. Il n'y a pas ou peu de services pour les marins en escale, les touristes ou les habitants (type restaurants, poissonnerie, zone de dégustation servant à l'ensemble de la zone, magasins, etc...) même si des projets sont à l'étude à travers la mise en tourisme des zones conchylicoles.



Crédit : Syndicat mixte du Port de Chef de Baie

- **Renforcer le tourisme de « mémoire »**

La ville a été préservée des dégâts des guerres mondiales. Beaucoup de lieux rappellent l'histoire portuaire. Le « décor » de la ville est constitué de lieux « attributs », comme les Tours de La Rochelle par exemple. C'est par ces lieux emblématiques que l'on pourrait aussi renforcer l'imaginaire portuaire.

La dimension historique prendrait alors davantage d'envergure en valorisant les relations historiques avec le Québec, le rappel de la période protestante, mais aussi le commerce triangulaire, la ligue hanséatique, etc... Le territoire, à travers ses coopérations décentralisées ou ses jumelages entretient ses liens historiques.

Une signalétique appropriée et des bornes d'information pourraient utilement jaloner ce parcours du front de mer.



Crédit : Olivier Benoit

- **Une économie maritime qui dépasse le bord de mer**

La Rochelle est une cité multi-portuaires mais c'est aussi une ville sans fleuve ce qui ne renforce pas la symbolique de la relation avec l'arrière-pays composé de villes moyennes plus agricoles. Comment rendre compte auprès du grand public de l'interaction dynamique entre l'activité portuaire rochelaise et l'arrière-pays, par exemple au travers du développement des complémentarités touristiques et des systèmes écologiques comme les marais. De même, à l'échelle du Pôle métropolitain Centre Atlantique,



Crédit : Syndicat mixte du Port de Chef de Baie

un appel à projet va être lancé sur la construction d'un programme alimentaire. Il comporterait une phase diagnostic pour le territoire et des stratégies opérationnelles sectorisées. Il intégrerait les produits de la mer.

Il pourrait être utile et pédagogique de faire comprendre l'économie en mettant en exergue la dimension humaine, en concrétisant l'ampleur de l'impact de l'activité économique du littoral sur l'hinterland par des exemples : le parcours d'un grain de blé depuis sa moisson en Indre-et-Loire jusqu'à son embarquement à La Pallice¹ ; le déchargement de la pâte à papier jusqu'aux usines charentaises, etc....

¹ *La Rochelle, immersion dans le grand port, Philippe Baroux Jean-Michel Rieuepyrout, éditions SUD OUEST 2019.*

3.2.3 Développer la participation des citoyens, en faire un outil pédagogique notamment en direction des jeunes

Il faut poursuivre l'effort de concertation engagé notamment sur le quartier de La Pallice (port, union maritime, élus, associations et habitants). Cette méthode a été utilisée pour le projet Port Horizon 2025. Plusieurs axes de travail sont proposés par la commission :

- **Mettre en place les outils de démocratie participative proposés dans le projet La Rochelle Territoire Zéro Carbone.**
- **Donner une place aux citoyens dans un projet de Port Center et de Waterfront en organisant une consultation citoyenne.** Utiliser la ressource du conseil de développement pour obtenir un avis des représentants de la société civile.
- **Renforcer une approche plus collaborative dans un esprit « Port Center citoyen ».**
Notre société a profondément évolué ces dernières années. Les citoyens souhaitent jouer un rôle plus important. La communication entre les individus et les institutions s'établit aussi davantage en dehors des canaux officiels, au profit de réseaux sociaux informels. Tous ces changements affectent la relation entre le territoire, ses ports et les citoyens et les postures statiques doivent maintenant faire place aux interactions dynamiques. Le dialogue et les débats avec les associations environnementales permettent une politique de co-développement qui correspond aux attentes de la population. Se rapprocher du public en organisant la médiation peut aussi être une solution - en mobilisant d'anciens travailleurs portuaires, par exemple.
Il faut en effet prendre en compte la sociologie des habitants de la Communauté d'agglomération qui a évolué. Les cadres et la classe moyenne de manière plus générale viennent chercher un cadre de vie agréable et sain. Ils ne connaissent pas l'activité des ports et n'en mesurent pas les impacts économiques pour le territoire.
Un Port Center pourrait jouer ce rôle de point fort de ralliement et offrir la possibilité aux citoyens mais aussi aux touristes d'être informés sans pour autant devoir intégrer un groupe. Le paysage industriel et le patrimoine portuaire seraient expliqués et incorporés aux programmes d'aménagement urbain. Et cette attractivité territoriale exploitée à des fins industrielles permettrait de développer un autre tourisme qui mettrait en valeur l'atmosphère unique de La Rochelle comme ville portuaire.
- **Faire du Port Center un outil pédagogique** : l'impact sur les scolaires est essentiel pour préparer l'avenir. Actuellement certains enfants des écoles primaires de La Pallice ou Laleu, ignorent l'existence des ports. Il faut que le port sorte de ses murs puisqu'on ne peut plus y pénétrer.

Cette question de la sensibilisation des scolaires paraît essentielle.

3.2.4 Réfléchir à un plan d'urbanisme permettant une revalorisation des sites portuaires, leur intégration dans la ville et l'agglomération et qui soit porteur de sens

Cette réflexion sur l'intégration des ports dans un plan d'urbanisme global est peut-être à développer pour améliorer le quartier des Minimes et sa liaison avec le reste de la ville. Rappelons qu'au départ il avait été conçu comme une marina et qu'il a rapidement évolué en quartier d'activité mixte (logements, EHPAD puis Université). Il s'agirait de sortir d'une simple approche de la zone d'activité économique bien qu'elle soit indissociable de l'activité du port. La création de la Maison du Port à La Pallice, siège du Grand Port Maritime, s'inscrit dans cette logique d'intégrer le port dans la ville en ce qui concerne ce quartier.

De même, l'implantation du pôle de Recherche & Développement de l'entreprise Tribord sur le quartier des Minimes et la reconstruction d'un local commun aux écoles de voile et aux associations autour de la voile contribueront à revitaliser et animer ce quartier.

La question du format et de l'emplacement du Grand Pavois est à réfléchir. Avec la chute d'attractivité du salon de Paris, La Rochelle a une carte à jouer de salon à flot généraliste, avec une organisation repensée, peut-être multi-sites. Il faut absolument essayer de conserver cette manifestation.

Dans ce contexte, le choix de la localisation pour l'implantation du Port Center est primordial.

La reconversion d'une partie des espaces (anciennement « studio de l'Océan ») de l'Encan offrirait à la fois la force d'une continuité historique emblématique et une position géographique de premier ordre. Proche à la fois du centre-ville et du musée maritime, il bénéficierait d'un continuum spatial avec le plateau nautique (ou ce qu'il en adviendra avec les projets en cours) et le port de plaisance, à proximité directe de



Crédit : Fred Lelan

la zone universitaire comme des circuits touristiques du centre-ville, sans compter le bénéfice qu'offrira le nouveau quartier de la gare.

À noter que le devenir du plateau nautique pourrait évoluer dans un contexte de renforcement des contraintes environnementales d'une part et d'un problème d'accessibilité pour la mise à l'eau d'unités de plus en plus importantes par les chantiers nautiques. Cependant les solutions de repli pour cette zone d'activité ne sont pas évidentes.

Des parcours d'interprétation pourraient alors être développés sur des thématiques plus économiques ou scientifiques, sur les risques naturels ou industriels, sur la richesse du patrimoine urbain et naturel, la gestion des déchets, le bilan zéro carbone, etc....

Autant d'outils capables de forger une identité portuaire et de contribuer au consensus sur des intérêts communs, gage d'un sentiment d'appartenance à un territoire de vie.

Dans la même logique, il y a un travail important de recherche à réaliser sur les expériences nombreuses menées dans d'autres villes littorales et portuaires qui ont réfléchi à l'intégration urbanistique des ports et la réappropriation des ports par ses habitants (ou ses touristes). Il faudra intégrer dans ce travail de réflexion, la dimension des transports.

Sur cette question, on peut s'interroger sur l'absence de dispositions dans le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), hormis la question de l'interface entre port et quartier résidentiel de La Pallice.

On peut aussi s'interroger sur l'élaboration du prochain SCoT. Traitera-t-il de cette question des relations entre ports et agglomération ? Le précédent SCoT a géré les impacts de la loi littorale en essayant de tirer les leçons de la tempête Xynthia et donc le risque submersion.

La question est donc posée de savoir comment le SCoT en cours d'élaboration pourrait permettre la mise en place d'une stratégie maritime qui est une option, intégrant un volet maritime valant schéma local de mise en valeur de la mer.

3.2.5 Donner un rayonnement international plus visible à la place portuaire rochelaise

- En s'appuyant par exemple sur le **réseau European University CONEXUS** (consortium d'universités européennes dont La Rochelle Université fait partie). Le projet EU-CONEXUS consiste à mettre en place une Université Européenne pour un Littoral Urbain Durable et Intelligent (LUDI) avec les six universités européennes partenaires et le soutien d'un réseau de partenaires mobilisés autour des mêmes enjeux (Espagne, Croatie, Grèce, Roumanie et Lituanie). Le but de cette université sera de répondre à des défis environnementaux en s'appuyant sur le savoir-faire et les compétences mutualisées en formation et recherche, des six universités pilotes. L'Université Européenne intitulée EU-CONEXUS contribuera à la recherche et l'innovation en matière de produits et de services en lien avec les acteurs privés et publics de la croissance bleue. Sur le long terme, cette stratégie vise à soutenir la croissance durable dans les secteurs marins et maritimes. Avec une approche pluridisciplinaire et transnationale, l'Université EU-CONEXUS aura pour objectif de répondre à des enjeux sociétaux, économiques, techniques et environnementaux des littoraux.
- On voit là encore **l'importance d'un vrai partenariat entre université et Communauté d'agglomération** qui ne doit pas être virtuel et peut se nourrir d'une collaboration confiante et régulière qui se construit sur la complémentarité des approches des universitaires et des services opérationnels de l'agglomération.
- **En intégrant le réseau de l'AIVP, dont le Grand Port Maritime est déjà membre**, pour entrer dans une dynamique commune de développement avec les autres villes portuaires mondiales et bénéficier d'une expertise existante et reconnue.



3.2.6 Développer des partenariats

- Des relations existent avec les autres collectivités : **ports de Rochefort-Tonnay-Charente** (mêmes opérateurs et partage des mêmes enjeux sur le plan de la gouvernance au regard de la Région) et **port de Saint-Martin de Ré**, et au-delà sur la question de la pêche avec les ports de La Cotinière et Royan. Des synergies sont à renforcer ou à mettre en valeur.
- **Développer des partenariats entre les différents acteurs dans une logique fédérative des ports et en association avec l'agglomération et l'université.**

Même si les objectifs poursuivis par chacun des ports sont différents, il apparaît que dans un contexte économique difficile et une préoccupation environnementale permanente et prégnante, des partenariats sont à développer pour mettre en synergie les trois ports et l'agglomération, utiliser et optimiser les compétences disponibles.

Il en va ainsi d'une possible mise en commun d'une charte environnementale.

Les membres de la Commission continuent de penser que le développement du nautisme passe par des partenariats renforcés avec le port de commerce et le port de pêche, pour la maintenance et l'entretien des bateaux, la création d'un port à sec notamment pour de petites unités motorisées, l'accueil en escale ou pour la maintenance de grands yachts, l'accueil de grandes courses au large.

Dans la même logique, l'intégration et la dynamisation des trois principaux ports, mais également des autres ports de l'agglomération, dans le projet touristique est un axe de travail important. Il doit favoriser le développement des services offerts et les liaisons entre eux.

Ces partenariats auraient aussi pour objectif de favoriser la recherche et la coordination des financements, l'utilisation de toutes les capacités d'expertise, l'optimisation de la gestion de certaines ressources humaines en matière d'ingénierie ou d'équipements disponibles, la multiplication des équipes de chercheurs et des lieux d'expérimentation.

Il s'agit de jouer la complémentarité et non la concurrence.

Chacun a intérêt à ce partenariat, élus, professionnels, étudiants et chercheurs. Il permet de développer les savoirs et de trouver des terrains d'expérience pour les chercheurs et les étudiants dans l'intérêt des professionnels et de la collectivité.

Quels en sont les acteurs ?

- Partenariats entre Communauté d'agglomération, Département, Région et ports,
- Partenariats entre Communauté d'agglomération, ports et La Rochelle Université,
- Partenariat au sein du GALPA qui permet un regroupement des acteurs du territoire et qui a un intérêt double : réfléchir à plusieurs aux questions stratégiques ou scientifiques et obtenir des financements européens pour les projets développés en coopération,
- Partenariat avec d'autres ports périphériques de l'agglomération.

On voit dans l'évolution de la gouvernance des trois ports que la Communauté d'agglomération est de plus en plus impliquée.

Sans modifier la gouvernance qui répond à une histoire et qui s'inscrit dans un contexte national régional et départemental, il paraît nécessaire de penser une coordination de l'ensemble, de concevoir une organisation multi polaire qui fédère sous une forme ou une autre les trois ports permettant de partager des équipes, des savoirs, des équipements, d'avoir une vision globale au niveau de la Communauté d'agglomération.

Dans ce contexte, la démarche de création d'un port Center et la réflexion sur la cohérence du front de mer seraient des expériences intéressantes de rapprochement et de convergence d'intérêt des trois ports et au-delà, des autres ports gérés par le département. Ce projet doit clairement être porté par l'agglomération.

CONCLUSIONS

À l'issue de nombreuses auditions, le constat des membres de la commission est que, sur ces trois axes, de nombreux travaux et des initiatives diverses sont en cours. Un réel décloisonnement entre acteurs de l'agglomération est en train de s'opérer sur les thèmes environnementaux.

Dans cette dynamique, le Conseil de développement souhaite dégager trois idées force et être porteur de projets :

- Les ports sont des facteurs essentiels de développement économique et touristique. L'exigence environnementale doit les rendre « propres » et économes en ressources, y compris sur la pêche avec l'idée dans le cadre du parc naturel marin existant de reconstituer les ressources halieutiques. Cette exigence environnementale passe par un partenariat amplifié entre Ports, Agglomération et Université permettant une optimisation des ressources disponibles en intelligence et en équipement.
- Un front de mer amélioré (véritable waterfront) pour les habitants de l'agglomération comme pour les touristes, conçu à l'échelle de l'agglomération, animant la promenade sous toutes formes de mobilité en convertissant des friches en lieux ludiques.
- Un port center porté par l'agglomération, associant tous les ports du territoire, possiblement virtuel dans un premier temps, puis situé dans un lieu central permettant de susciter la curiosité des habitants (et des touristes), de réintégrer les ports dans le territoire, de « redorer » l'image portuaire de l'agglomération.

Les membres de la commission avaient souhaité poursuivre cette réflexion par une rencontre-débat dont les conclusions auraient été intégrées à cette contribution. Ce débat avait été imaginé autour de trois thèmes :

- Enjeux en termes de métiers et de formation,
- Enjeux en termes d'environnement,
- Valorisation de l'identité portuaire de l'agglomération.

La situation sanitaire rencontrée en 2020 a conduit le Conseil à reporter ce projet ultérieurement.

Pour le Conseil, ce travail est une contribution aux réflexions qui ont été initiées par le Syndicat mixte du port de Chef de Baie autour de l'opportunité d'un Port Center à La Rochelle.

ANNEXES

Annexe 1 : Glossaire

Annexe 2 : Modalités d'organisation de la Commission

Annexe 3 : exemples extérieurs de Port Center

ANNEXE 1

GLOSSAIRE

GALPA :	Groupe d'Action Locale Pêche Aquaculture, dispositif de gouvernance attaché au volet territorial des Fonds Européens pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP)
FEAMP :	Fonds Européens pour les Affaires Maritimes et la Pêche
PLUi :	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
SCoT :	Schéma de Cohérence Territoriale
PIA :	Programme des investissements d'avenir dont le projet La Rochelle Territoire Zéro Carbone a été lauréat en 2019
EU CONEXUS :	European University CONEXUS (consortium d'université européennes dont La Rochelle Université fait partie).
LUDI :	Littoral Urbain Durable et Intelligent
LIENSs :	Littoral ENvironnement et Sociétés - Unité Mixte de Recherche (CNRS / La Rochelle Université)
DDTM :	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
PCN :	Port Center Network
AIVP :	Association Internationale des Villes Portuaires

ANNEXE 2

MODALITÉS D'ORGANISATION DE LA COMMISSION

Participants à la commission grands équipements :

Alain Amat, Pierre Faucher, René Dumoucel, Françoise Mamolar, Christian Pointillart, Elisabeth Turpin, Madeleine Ranger, Jean-Pierre Lahon, Jean-Paul Coffre, Michel Terrasson.

Auditions réalisées :

- Michel Puyrazat, Président du Directoire du Grand port maritime de La Rochelle
- René Muratore, Président du Conseil de développement du Grand port maritime de La Rochelle
- Pascal Bouillaud, Directeur du Syndicat Mixte du Port de Chef de Baie
- Christian Marbach, Président de la Régie du port de plaisance des Minimes
- Bertrand Moquay, Directeur de la Régie du port de plaisance des Minimes
- Sophorn Gargoullaud, élue de quartier La Pallice – La Rochelle
- Michel Carmona, élu de quartier Les Minimes – La Rochelle
- Jean-Marc Ogier, Président de La Rochelle Université
- Bruno Marnot, professeur d'histoire à La Rochelle Université - LIENSs
- Didier Vye, professeur de géographie à La Rochelle Université - LIENSs
- Pascal Capellari, Directeur des Écoles Spécialisées, Digital, Communication, Tourisme – Excelia Group La Rochelle
- Camille Bouron, Directeur Stratégie et coopérations territoriales, Communauté d'agglomération de La Rochelle
- Mylène Mazzocco, Chargée des filières pêche et aquaculture, Direction Stratégie et coopérations territoriales, Communauté d'agglomération de La Rochelle
- Isabelle Bonnabeau, Cheffe du Service Ressources Humaines Grand port maritime de La Rochelle
- Hélène Voiland, Service des Ressources Humaines Grand port maritime de La Rochelle
- Francis Grimaud, Président de l'Union maritime et du Propeller Club
- Philippe Baroux, Journaliste, auteur de La Rochelle, immersion dans le Grand Port

ANNEXE 3

EXEMPLES EXTERIEURS DE PORT CENTER (source AIVP)

Livourne - Italie

Créer un espace physique qui réunirait l'ensemble des activités de promotion et de diffusion de la culture portuaire, tel était l'objectif poursuivi par l'autorité portuaire de Livourne. La tâche a été facilitée par une situation particulière au cœur de l'ancienne forteresse, l'un des plus grands monuments de la ville, l'une des véritables interfaces entre la ville et le port.

Son but est d'expliquer l'importance que peut avoir l'activité portuaire dans l'économie locale et nationale en la valorisant aux yeux du public. Il permet d'en savoir plus sur le dragage en mer, sur la création de nouveaux territoires portuaires ou encore sur le chargement et le déchargement des marchandises sur un quai. Une partie de l'exposition, consacrée aux engagements du port en matière de développement durable, dispense aussi des informations sur la compensation environnementale prévue. Le centre offre également la possibilité de profiter d'un environnement interactif doté de nombreux jeux et simulations tels que « FutureFlight Experience » qui emmène les visiteurs survoler d'immenses grues ou planer aux côtés d'un porte-conteneur géant en mouvement. Ces dispositifs ont permis de séduire un public plus large, notamment les voyageurs et les touristes qui souhaitent s'imprégner de l'ambiance qui règne dans une ville portuaire. Cette structure aspire à jeter un pont entre l'ensemble de la communauté portuaire et le territoire.

Dans le même esprit, le Port Center de Livourne veut être le moteur qui permettra de développer des projets éducatifs et des synergies durables avec les écoles. Des démarches qui démontrent que les citoyens sont des parties prenantes au même titre que les partenaires d'affaires.

En parallèle, le Port Center a développé « Je découvre mon port », un programme de sensibilisation des jeunes publics aux activités portuaires et aux enjeux de préservation de l'environnement qui en découlent.

Le Havre – France image

Le Port Center du Havre est installé dans une ancienne gare maritime sur le waterfront. Né en 2013 d'une volonté collaborative de la place havraise, en faveur du rapprochement entre le port et les citoyens. L'initiative est portée par cinq partenaires : la ville, le Port, la Chambre de Commerce, l'Union maritime et portuaire et la Communauté d'agglomération réunis dans une démarche pédagogique et créatrice de liens intergénérationnels.

Il vise à expliquer quels sont les impacts de l'activité portuaire et l'importance qu'elle revêt pour l'économie régionale et nationale. Son autre but est de présenter les différents métiers portuaires. Il accueille les écoles en semaine et il est ouvert à tous le week-end. Au cours de sa deuxième année d'activité, le Port Center du Havre a reçu la visite de plus de 10 000 élèves.

Il propose une programmation variée avec un espace d'exposition permanente, des expositions temporaires, des conférences et des visites sur site.



Crédit : Aurélie Renou

Ashdod - Israël

Créé en 2010 par Ashdod Port Company Ltd, le «Visitor Center» s'est fixé pour objectifs d'établir un lien direct avec les clients du port et le public, d'améliorer l'image publique du port et de développer de meilleures relations au sein de la communauté. En proposant à ses visiteurs de vivre une expérience mêlant diverses activités dynamiques, il démontre l'importance du port et des activités qui y sont développées. Il dispose divers modules comprenant des outils et des jeux interactifs à la pointe de la technologie et des supports de projection panoramique. Au cours des dernières années, le centre a attiré plus de 45 000 visiteurs par an.

La force d'un « label »unique

À Saint-Nazaire, la nouvelle marque du collectif de promotion portuaire s'appelle « Be My Port ».

Les acteurs portuaires et territoriaux de Nantes-Saint-Nazaire engagés pour promouvoir collectivement l'attractivité du territoire et de la place portuaire de Nantes Saint-Nazaire œuvrent désormais sous cette bannière commune avec une nouvelle identité visuelle inspiratrice d'une inclusion et d'une appropriation par tous.



Communauté
d'Agglomération de
La Rochelle



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE L'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE



Hôtel de la Communauté d'Agglomération

6 rue Saint-Michel - CS 41287 - 17086 LA ROCHELLE cedex 02

conseil-de-developpement@agglo-larochelle.fr

www.agglo-larochelle.fr