

# Ports de plaisance et urbanité :

## *échelles et enjeux de l'intégration des zones portuaires dans les villes contemporaines*

---

*ULCO - Boulogne/mer – 25-27 Janvier 2012*

---

### Appel à communications :

La thématique de la plaisance s'inscrit dans un contexte de saturation de la demande d'anneaux et d'appontements, coïncidant avec le redéploiement des villes littorales vers les friches portuaires adjacentes. Ce double phénomène, accéléré à partir des années 1990, s'est généralisé depuis le début du XXI<sup>e</sup> siècle.

La présence ou l'extension d'un port de plaisance à proximité d'un centre urbain produit divers impacts territoriaux. Ceux-ci peuvent être positifs, par l'apport d'une valeur ajoutée, économique, technique, sociale ou culturelle. Mais sa présence peut aussi conduire à des concurrences d'usages, issues de perceptions très variables ou d'intérêts antinomiques, ou à des tensions entre les différents acteurs qui cohabitent sur le territoire portuaire ou à proximité de ce dernier. Ces faits peuvent dépendre des fonctions antérieures – ou plus anciennes - du site (pêche, industrie portuaire, commerce...) qui interfèrent avec les usages nouveaux de la zone portuaire davantage orientés vers une économie des loisirs et du tourisme intégrant une vision plus complexe des pratiques, des usages et des attentes du plaisancier, du visiteur, du touriste, du citadin ou d'autres usagers de port. Ce constat conduit à une extension de la fonction du port de plaisance, qui ne se limite plus au loisir ou au sport nautique. Le pôle « plaisance » doit revêtir une dimension polyfonctionnelles, en relation avec une demande sociale et territoriale devenue complexe : « *Une des justifications du port se trouve dans le regard qu'on porte sur lui (...) l'une des fonctions du port est de se donner à voir* » (N. Bernard, 1999).

Le colloque se propose de se consacrer à la définition des relations entre ports de plaisance et comportements urbains, à diverses échelles et selon une pluralité d'enjeux.

Il convient de s'interroger sur ces enjeux liés aux impacts spatiaux, paysagers, fonciers et immobiliers de ces infrastructures, qui matérialisent une triple interface :

- physique et écologique, entre la terre et la mer,
- administrative et politique, entre le port et la ville,
- sociale, culturelle et économique, entre le monde maritime de la plaisance et le monde terrestre urbain (statut de plaisancier et statut de résident, relations économiques entre les acteurs...)

Une situation d'interface qui peut aussi se matérialiser en une rupture entre deux territoires. Car, s' « *il faut concevoir le port de plaisance comme un lieu entre terre et mer, entre ville et littoral ...* » (S. Gerbaud, 1994), il faut aussi penser que parfois le lien est plus incertain, les différents mondes se côtoyant sans véritablement se rencontrer ou échanger, qu'il s'agisse d'échanges économiques, matériels, culturels, symboliques ou sociaux.

L'un des questionnements majeurs de proposer ou d'identifier des indicateurs susceptibles de déterminer les éléments d'intégration du port dans la ville et, inversement, de la ville dans un port ; l'un des objectifs consiste à travailler sur le « gommage » d'une frontière physique ou imaginaire entre deux espaces aux temporalités et aux fonctions différentes, mais qui, par-delà leurs différences et leurs ressemblances, peuvent être complémentaires et « travailler » en synergie.

Les sessions s'organiseront autour de quatre thématiques principales :

La thématique de la plaisance, abordée en tant que **loisir**, constitue le premier axe de travail. L'activité, synonyme de détente, est ici mise en relation avec le développement des activités sportives et touristiques qui a fortement démarré à partir des années 1960. Il convient de s'interroger sur le port, en tant que porte d'arrivée ou de départ vers le *foreland*, ou comme espace résidentiel de week-end. Sas ou espace, porte ou lieu, l'ambivalence de l'activité portuaire peut être ici soulignée et affirmée, en rapport avec le profil des usagers (tourisme ou sport, durée et fréquence des sorties...) ou encore en rapport ici avec le profil côtier proche ou là avec les capacités attractives de la ville d'accueil ou du port. Enfin, la dimension liée à l'évènementiel doit être abordée, comme lien potentiel entre le port, la ville et l'*hinterland* ; ce dernier, comme le *foreland*, peut présenter des formes spatiales et des échelles territoriales très variables. Les sites constituant des départs ou des escales de courses nautiques en illustrant une analyse concrète, peuvent constituer des retours d'expérience enrichissants. L'orientation du port de plaisance, par ses types de fréquentation, peut influencer sur son rapport à la ville et à l'urbanité comme conjugaison des modes d'*être en ville* et de *faire en ville*.

Une deuxième session mobilisera les connaissances se cristallisant autour des questions **d'urbanisme et d'aménagement**. Depuis les années 1980, un véritable retour de la ville vers le port se généralise en France et dans le monde. Si Barcelone, Gène, Bilbao Hambourg sont des exemples prestigieux européens, Dunkerque, Brest, Bordeaux, Nantes, Brest, Lorient, St-Nazaire, Marseille sont tout autant des cas exemplaires. La réhabilitation de friches permet une mise en valeur d'infrastructures portuaires (quais et d'entrepôts principalement) convertis en Musées, bureaux ou salles de spectacle. Cette dimension tertiaire, associée à un paysage portuaire consacré à la plaisance, conduit à s'interroger sur l'interrelation entre les activités nautiques et terrestres, par le prisme de l'offre commerciale et culturelle. L'évènementiel par exemple, peut se fonder sur la culture locale, mais aussi sur des aménagements et infrastructures réinvesties par les habitants : quais servant de support pour un marché hebdomadaire ou pour une fête thématique, anciens entrepôts offrant la possibilité d'une exposition temporaire, de pratiques de récréation (restaurants, cinémas, discothèques, shopping, promenades ...).

La troisième thématique est consacrée à la question des **transports** intra-urbain et inter-urbain ainsi qu'aux questions de la mobilité et de l'accessibilité aux (et entre) zones portuaires et urbaines. Les notions d'intermodalité pourront être exploitées et mise au profit des liaisons entre les transports urbains, collectifs et individuels en connexion avec le port de plaisance. L'objectif est d'identifier des expériences permettant d'assurer la connexion du port, au centre-ville et aux espaces périphériques, par un maillage fondé sur l'intermodalisme, au service du territoire local et régional.

Enfin, la session traitant de **l'économie de la plaisance et du développement durable** a pour objectif de présenter des expériences qui réalisent l'insertion d'un port de plaisance dans un milieu urbain et questionne le « *comment s'est accentué le processus d'occupation du littoral côté mer, au point de faire de la navigation de plaisance une activité sportive et de loisir à fort impact économique* » (Griffet, 2001) L'ensemble des critères de définition du développement durable sera retenu : comment articuler intérêt économique, préoccupation sociale, et prise en compte de l'environnement physique et biologique? Une économie de marché durable est-elle conciliable à un environnement social urbain ? Les spécificités du marché de la plaisance et de la gestion des ports de plaisance peuvent permettre une articulation avec le milieu urbain, culturel et industriel favorisant de fait des emplois durables innovants. L'importance des conflits d'usage et d'intérêt (enjeux de préservation du littoral versus enjeux de développement touristique et économique) conduira à traiter également la question de la gouvernance, thème fondamental de cette session.

A ces quatre sessions s'ajoutera une **table ronde** qui offrira la possibilité d'une véritable rencontre entre **acteurs de la plaisance** (usagers, professionnels, experts) afin de partager et de croiser regards et expériences. Par ailleurs, des visites de sites des environs sont programmées dans le but de découvrir des installations portuaires de plaisance originales ou novatrices.

---

### **Comité d'Organisation :**

Nathalie Bétourné (MCF Sciences de Gestion, ULCO) ; Christophe Gibout (PU Sociologie, ULCO), Delphine Groux (Secrétaire générale, MRSH Dunkerque) ; Anne-Peggy Hellequin (MCF Géographie, ULCO) ; Vincent Herbert (MCF Géographie, ULCO) ; Simone Valcke (PRAG Economie, ULCO)...

### **Comité scientifique (en cours de composition et sous réserve d'accord):**

Catherine Bersani (Inspectrice Générale de l'Équipement, Paris) ; Laurent Botti (MCF Sciences de Gestion, Perpignan) ; Philippe Deboudt (MCF HDR Géographie, Lille 1) ; Bernard Dobrenko (PU Droit, ULCO) ; Christophe Gibout (PU Sociologie, ULCO) ; Jean Griffet (PU Sociologie, Aix-Marseille 2) ; Vincent Herbert (MCF Géographie, ULCO) ; Catherine Meur-Férec (PU Géographie, Brest) ; Didier Paris (PU Aménagement et Urbanisme, Lille 1) ; Claude Prelorenzo (Professeur, Ecole des Ponts ParisTech) ; Olivier Sirost (PU STAPS & Anthropologie, Rouen)...

### **Rappel des données pratiques**

Format des propositions : en en-tête seront mentionnées, centrés et en caractère gras, le titre de la proposition suivi du nom du (ou des) auteur(s) et de son (leur) appartenance institutionnelle. Rédigé en **Times New Roman taille 12**, le texte sera justifié, sans note infrapaginale, et avec une bibliographie sélective (15 références maximum dans un premier temps). Le volume total ne pourra excéder **9 000 signes** (espaces compris).

Laboratoire TVES – ULCO (EA 4477, PRES Lille Nord de France) ;  
MRSH de Dunkerque ; 21, Quai de la Citadelle, B.P. 35528 ; 59383 - Dunkerque Cedex 1 ;  
Tél. : 0328237100 ; Fax. : 0328237110 ; Courriel : delphine.groux@univ-littoral.fr

**Simultanément** envoyées en formats **word** et **pdf**, les propositions devront comporter dans le sujet du message et le titre du fichier joint les renseignements suivants : **TVES-plaisance&urbanitéproposition** <suivie du nom de l'auteur>

Les propositions sont à adressées par courriel aux adresses suivantes :  
Christophe.Gibout@univ-littoral.fr & plaisanceeturbanité@univ-littoral.fr

**Les propositions retenues** par le comité scientifique feront l'objet d'une **présentation de 20 minutes** suivie d'échanges et de discussions avec la salle. Reprenant les caractéristiques précitées, le format définitif des papiers sera de **35 000 signes** (titre, coordonnées de l'auteur, notes infrapaginales, références bibliographiques et espaces compris). Une diffusion ultérieure de l'ensemble des communications est programmée.

Date limite de dépôt des propositions : **10 octobre 2011.**

Date limite de retour des expertises : **25 novembre 2011.**

Date de la manifestation : **25 au 27 janvier 2012**

**Partenaires engagés :**

**Ville de Boulogne/mer ; Communauté d'agglomération du Boulonnais, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Côte d'Opale.**

