

## LORIENT: DES PORTS OUVERTS SUR LA MER MAIS FERMÉS À LA VILLE. OUVRIR LES PORTS À SES HABITANTS.

Les ports de Lorient : une interface entre la ville et la mer.

Repenser le port de Lorient comme un morceau de la ville.

Ouvrir le port de Lorient à ses habitants pour une balade.

J'ai un vague souvenir de Lorient et de son port en 2016. Une halte, une brève promenade entre la maison de famille de vacances dans le Finistère et celle de mes grands-parents vers Vannes. La première fois que j'ai visité Lorient, je l'ai découverte par son port. Je ne crois même pas que nous soyons entrés dans la ville, enfin je n'en ai pas de souvenir, avec mes parents nous avons filé directement à la pointe de Keroman. Là, nous avons visité les bases marines, les sous-marins. L'escapade a été brève d'après mes souvenirs mais ces immenses bâtiments en béton, vestiges de la Seconde guerre mondiale, ont marqué plus que je ne le pensais la petite fille de 13 ans que j'étais. La curiosité de voir, de comprendre comment fonctionnent ces espaces ont clairement influencé mon choix de ce site.

Née de la mer, Lorient s'étend au cœur d'une rade façonnée par l'océan, presque fermée par les terres mais ouverte sur l'Atlantique. Abrisée des vents et protégée de la houle par l'Île de Groix, cette ville du Morbihan, en Bretagne, a bâti son histoire et son identité sur sa vocation maritime.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, la Compagnie des Indes Orientales y installe son port, faisant de Lorient une place forte du commerce mondial. Peu à peu, plusieurs ports se développent : militaire, de pêche, commercial, de passagers et de plaisance, faisant naître l'image de « la ville aux cinq ports », aujourd'hui élargie à sept, avec la réparation navale et la course au large.

Ville stratégique de par sa position géographique et de son activité commerciale et militaire, Lorient conserve les traces de son riche passé, mais aussi celles laissées par la Seconde Guerre mondiale. Occupée par les Allemands, transformée en base sous-marine à Keroman, elle devient une cible de premier ordre pour les bombardements alliés qui détruisent environ 90 % de la ville.

Au cœur de cette histoire, le port de pêche de Keroman occupe une place centrale. Créé dans les années 1920 pour renforcer la flotte française, il voit son développement interrompu par la guerre et la construction de la base sous-marine. Dès 1945, il retrouve son activité et amorce un nouvel essor, malgré plusieurs crises dans les décennies suivantes. Aujourd'hui, il demeure l'un des premiers ports de pêche français, fréquenté par plus de 300 navires et 620 marins, où près de 80 000 tonnes de produits de la mer sont traités chaque année. Il s'étend sur un peu moins de 500 ha.

Les activités portuaires lorientaises ne se limitent pas qu'à la pêche. La plaisance se déploie sur trois sites, le transport de passagers ponctué par la liaison avec l'île de Groix, la répartition navale, et le port de commerce se portant sur des quais spécialisés. Tous ces éléments rendent à ce port avec plusieurs usages divers son rôle urbain complexe.

Plusieurs enjeux majeurs se distinguent sur le territoire. Le risque de submersion marine, l'imperméabilisation des sols, la formations d'îlots de chaleurs urbains peuvent accentuer la vulnérabilité du site. A cela, s'ajoutent les problématiques liées à l'érosion de la rade et à l'accumulation de vase, dont le devenir pose la question du maintien de l'activité industrielle qui est un enjeu économique majeur de la ville, mais également le déclin de certaines activités portuaires laissant des lieux vacants, accentuant le sentiment de vide que l'on peut rencontrer dans ce genre d'endroits, tel que l'incompréhension de "où nous sommes ?", "a-t-on le droit d'être ici lorsqu'on est qu'un simple visiteur, qu'en est-il pour ce qui y travaille ?". Mais des enjeux pour moi aussi forts sont la question de la fonction de l'espace du port pour la ville, de sa relation de port avec la mer, du port avec la ville et de la relation mer et ville. Une combinaison qui interroge sur l'identité du site, son évolution, sa structure urbaine. Sommes-nous dans le port ? Comment puis-je le savoir : par son patrimoine ? par ses infrastructures économiques ? Quels sont les éléments factuels ou bien des ressentis?

Toutes ces dynamiques d'enjeu convergent vers des intuitions que j'ai ressenties sur le terrain, qu'elles soient spatialement et en ressenti, comme par le rôle du port comme interface entre la ville et la mer. En me demandant si le port ne serait pas seulement un lieu de production ou de transit. Comment est-il perçu aux yeux de ceux qui le traversent, y travaillent, le visitent, y vivent. Pourrait-il devenir un espace public de/dans la ville. Ou bien, pourrait-il être amené à structurer ainsi que ancrer une identité maritime dans un contexte urbain telle que celle de Lorient. Sont-elles influencées par la diversification des espaces, ses usages et pourraient-elles aller vers une certaine hybridation à venir de ce lieu qui est une interface entre la ville et la mer en le rendant ouvert à sa population.

Ainsi, le port de Lorient est un port clos sur lui-même. Comment l'ouvrir à ses habitants pour des usages partagés ?

## Méthodologie

Avec un travail de cartographie multiple, portant sur des échelles en fonction de leurs cadrages. Pour comprendre le fonctionnement du port dans sa rade, une échelle sûrement plus territoriale, pour comprendre les éléments géographie, et historique de la ville de Lorient. Pour les éléments géographiques, les enjeux tels que les risques, les trames vertes et bleues serviraient à interroger leurs progressions. Pour les éléments historiques, l'évolution et l'implantation du port ainsi que de sa place dans la ville, et de sa relation face à la mer apportant un propos sur l'évolution de ce site sur la rade.

Un travail plus cadré directement sur les ports avec différentes échelles, pour le travail des ports une échelle sur la ville de Lorient et pour des exemples de certaines parties de ports plus zoomer. Recensant les ZIP par leurs fonctions, leurs créations, leurs futurs développements, les espaces publics ou bien privés appartenant aux acteurs du port. Un travail qui pourra alors accompagner ensuite un travail de cartographie plus sensible sur une partie du port. Cette cartographie s'appuie sur un travail de terrain avec le recensement d'éléments plus exhaustifs de ressenti. Quand je me sens dans le port, quand je ne m'y sens plus. Les relations port-ville influencent-elles cet espace. La spatialité que cela implique : la rade, le port. Comment est perçu ce port? Qu'est-ce qui fait port. Par où voit-on le front de mer, la spatialisation que cela prend sur ce site. Les entre-deux que l'on peut ressentir avant de rentrer dans le port. Pourquoi va-t-on sur un port?

Mais aussi un carnet de relevés sensibles en retranscrivant les enregistrements des premières impressions de site et d'un travail de photographie.

Ensuite par des entretiens menés avec un questionnaire visant des personnes liées aux ports de différentes manières. Les marins, les ouvriers des chantiers navals, des commerçants, des métiers liés aux ports mais aussi avec des personnes qui ne font que passer sur le site et ses habitants afin d'appréhender leur attachement au site, leurs points de vue sur le territoire. Et de savoir si une image collective a une influence sur la perception d'un site.