

Caen, le 26 juillet 2007

LE MARITIME, QUEL ATOUT POUR LA MÉTROPOLE CAENNAISE ?

PATRICE DUNY — DIRECTEUR DE L'AUCAME

COLLOQUE « QUEL PORT DE PLAISANCE POUR CAEN-
OUISTREHAM ? » - LE CARGÖ — CAEN — 26/07/2007

D'abord bonjour à toutes et à tous !

Je tiens à tout d'abord à vous faire une confession : je ne suis pas marin !

C'est d'ailleurs pourquoi je vous remercie d'avoir bien voulu m'inviter au colloque d'aujourd'hui, j'y ai appris beaucoup de choses.

Comme cela vous a été annoncé, je suis le Directeur de la toute jeune « Agence d'Etudes d'Urbanisme de Caen-Métropole ». Je ne vais pas rentrer dans les détails de ce qu'est une agence d'urbanisme, mais retenez cependant qu'il s'agit d'un outil mutualisé des collectivités locales et de l'Etat ayant mission d'études et de conseil en matière d'aménagement sur un territoire donné. Dans notre cas, il s'agit du territoire de Caen-Métropole, périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale et du Pays de Caen qui couvre 143 communes autour de Caen.

En quelques mots, notre travail consiste, sur la base d'une connaissance précise de notre territoire, à imaginer, évaluer et proposer aux décideurs des idées et solutions pour un développement durable de la métropole caennaise.

Permettez-moi d'insister sur ce terme de « développement durable ». Notez qu'il contient le mot développement. Il s'agit donc bien de prévoir des aménagements futurs, mais en faisant en sorte que leur impacts soient le plus positif possible d'un point de vue économique et social, et le moins négatif possible au plan environnemental.

Ce territoire, et c'est important pour notre sujet du jour présente une façade littorale de 15 kilomètres et comprend la totalité de l'estuaire de l'Orne. Ces espaces constituent donc des sujets de réflexion importants pour l'équipe que j'ai l'honneur d'animer.

La question à laquelle les organisateurs du colloque m'ont demandé d'essayer de répondre est moins anodine et moins simple qu'il n'y paraît : le Maritime, quel atout pour la Métropole caennaise ?

Les éléments de réponse que je vais vous présenter ne seront pas ceux d'un marin - je vous ai préalablement signalé que je n'en n'étais pas un- mais ceux d'un « urbaniste ». C'est donc sous l'angle du rapport entre le milieu urbain et la mer, rapport fort mais très évolutif, que je vais vous exposer mon point de vue sur la question.

Sachez enfin que ce point de vue est la vision du technicien que je suis et qu'il ne reflète pas forcément l'avis de l'Etat et des différentes collectivités et organisme qui composent l'Agence d'Urbanisme.

Mon propos sera ainsi organisé en quatre points.

Je vous présenterai dans un premier temps les trois atouts majeurs que constituent pour moi le caractère maritime d'une ville.

Nous étudierons ensemble, dans un deuxième temps, l'évolution des « villes-port », d'une façon générale, dans le contexte de la mondialisation. Cet éclairage me paraît nécessaire pour bien comprendre les enjeux, mais aussi pour voir comment d'autres villes maritimes font face aux évolutions de leur rapport à la mer.

Dans un troisième point, nous examinerons le rapport particulier que la métropole caennaise entretient historiquement avec la mer, avant, dans une dernière partie de conclure sur l'enjeu que représente le maritime à Caen.

Je disais donc que le caractère maritime d'une ville présente de mon point de vue trois atouts majeurs.

Le premier réside dans le fait que mer constitue un facteur essentiel d'ouverture sur le monde. Il faut bien se souvenir que la ville est par essence le lieu des échanges : échanges d'idées et échanges de marchandises.

Reprenant les thèses de Fernand Braudel, je considère que la localisation des villes ne doit rien au hasard. Elles sont implantés de manière à maximiser leur potentiel d'échanges : vallées, confluent, et bien évidemment espaces littoraux protégés (baies, rades) et / ou permettant facilement l'accès à l'arrière pays (estuaires).

La ville littorale dispose donc d'un avantage concurrentiel incomparable sur les villes continentales en lui permettant, par voie maritime, d'avoir un potentiel d'échange avec le reste du monde beaucoup large et facile.

Ce potentiel d'échange se traduit bien évidemment en activités économiques qui incluent également l'activité portuaire et celles qu'elle induit.

Le deuxième atout est certes plus subjectif mais tout aussi important. Le caractère maritime d'une ville est un puissant facteur d'image et de notoriété. Dans l'imaginaire collectif, dans la littérature et dans le cinéma, les villes littorales, et plus précisément les villes-port constituent bien souvent le décor, sinon l'un des personnages clés des intrigues. Car la confrontation de l'espace urbain avec la possibilité de s'en échapper pour aller loin par voie de mer, la confrontation des sédentaires terrestres et des nomades marins constituent le supplément d'âme de ces villes, leur caractère propre et donc leur confèrent une identité forte source d'une image et d'une notoriété sinon positive, au moins qui ne laisse pas indifférent.

Le troisième atout est d'apparition plus récente, mais il est capital pour l'adaptation des villes maritimes aux évolutions économiques que nous connaissons et que l'on désigne par le vocable de « mondialisation », traduction insatisfaisante du terme anglais « globalisation ».

Depuis les débuts de l'ère industrielle, la localisation des centres économiques et des emplois évolue.

Dans un premier temps, l'activité industrielle s'est installée à proximité des matières premières et des sources d'énergie (Sidérurgie, en Lorraine, industrie Textile dans le Nord, ...). Dans un deuxième temps, avec la généralisation de la consommation de masse, les industries se sont localisées à proximités des principaux sites de consommation (industrie automobile en Ile de France et en Vallée de Seine).

Aujourd'hui dans le cadre de la fameuse « mondialisation », trois phénomènes sont à l'œuvre. On assiste d'une part à une déconnexion presque totale entre activité économique, présence de matières premières et proximité des sites de consommation. D'autre part, le secteur des services, le fameux secteur tertiaire connaît une phase accélérée d'industrialisation rendue notamment possible par la généralisation de l'informatique. Enfin, compte tenu de la concurrence accrue en raison de l'ouverture des marchés, on assiste à une véritable course à l'innovation, seul moyen de rester réellement compétitif.

Ainsi, la richesse d'un territoire ne réside plus dans ses ressources naturelles, ni dans son potentiel de consommation, mais bien dans sa capacité à attirer et à conserver le capital humain d'innovation, c'est-à-dire les actifs les plus formés, les plus compétents et les plus créatifs.

Le résultat de ces évolutions est considérable pour les territoires car aujourd'hui ce ne sont plus les entreprises qui attirent les actifs, ce sont les actifs les plus créatifs qui choisissent un lieu correspondant à leurs aspirations de vie, ... et les entreprises les suivent.

L'enjeu pour les territoires consiste donc à attirer cette classe créative pour développer cette « économie de la connaissance » qui est en fait une capacité à innover. Et force est de constater que dans cette compétition, les espaces littoraux en général et les villes littorales en particulier bénéficient d'un avantage concurrentiel certain. Il suffit pour s'en convaincre de regarder une carte des migrations résidentielles en France pour voir combien les côtes attirent.

Mais si le caractère maritime d'une ville est un plus dans cette compétition, il n'est pas suffisant. Il faut que ce caractère maritime offre un aménagement en adéquation avec les attentes de cette classe créative et notamment une gestion attractive de l'espace de contact entre la ville et la mer ou une organisation irréprochable des loisirs maritimes (baignade, nautisme, pêche).

Examinons maintenant, d'un point de vue urbanistique l'évolution des villes-port dans un contexte de mondialisation. Les quelques éléments que je vais vous présenter sont tirés d'une analyse que l'Agence mène actuellement sur ce sujet, preuve que la question du caractère maritime de Caen nous intéresse au plus haut point.

Il faut d'abord souligner que la preuve la plus tangible de la mondialisation réside dans la véritable explosion du trafic maritime, notamment sous deux formes spécifiques : les transports d'hydrocarbures et la généralisation du container.

Pour faire face à la demande accrue de transport maritime et afin de la rationaliser, les bateaux sont devenus de plus en plus gros et long, nécessitant des tirants d'eau toujours plus importants.

Face à cette évolution, les ports historiques, très insérés dans le milieu urbain, se sont trouvés rapidement inadaptés, même après des tentatives d'agrandissement et d'allongement des quais.

Le résultat est que la plupart des villes portuaires ont du « externaliser » leur port, libérant ipso-facto des véritables friches portuaires plus ou moins vastes et générant une véritable crise urbaine et d'identité de ces villes.

Puis, un mouvement venu des Etats-Unis s'est développé, visant à reconvertir ces friches en véritables espaces urbains – « les Waterfronts » – d'abord monofonctionnels (centres commerciaux), puis progressivement en nouveaux morceaux de villes, véritables « vitrines urbaines maritimes », selon le processus en quatre phases décrit dans la diapositive suivante.

Regardons maintenant si vous le voulez bien le rapport particulier qu'entretient la Métropole Caennaise avec la Mer.

Il faut d'abord se souvenir que Caen doit à son caractère maritime les grandes heures de son histoire.

Quand en 1066, Guillaume, Duc de Normandie, devient le Conquérant en devenant Roi d'Angleterre à la suite de la Bataille d'Hastings, c'est par la mer

que Caen exporte son héritage scandinave latinisé en terre britannique, donnant ainsi au monde aggro-saxon actuel ses fondements culturels.

Au début du XX^{ème} siècle, c'est parce que Caen dispose d'un port permettant d'acheminer le charbon que l'Allemand Thyssen lance l'exploitation industrielle des minerais de fer de la Vallée de l'Orne, installant sur le Plateau de Colombelles et au Bord du Canal l'une des première usine sidérurgique « sur l'eau ».

Enfin, en débarquant sur les plages de la Côte de Nacre au matin du 6 juin 1944, le monde aggro-saxon, venu libérer l'Europe de l'ouest de l'occupation Nazi, à profondément affecté le destin de Caen, détruite au deux tiers par les bombardements et les combats, et de l'ensemble de son territoire métropolitain, notamment dans sa partie sud, très marquée par les batailles de chars.

Pourtant, en dépit d'une histoire marquée par l'importance de la mer, Caen n'a jamais réellement été une ville-port. Il s'agit plutôt d'une ville disposant d'un port.

Il faut dire que dans l'histoire, le port de Caen ne s'est jamais affirmé comme le principal port de la côte normande. Dès le début du XII^{ème} siècle, le port entre le Duché de Normandie et l'Angleterre n'est pas Caen mais Barfleur. Le grand port militaire de la Manche sera Cherbourg qui deviendra port transatlantique. Enfin le grand port de commerce sera celui du Havre, véritable avant port de Rouen.

Toutefois, dimensionné pour les besoins de la Cité Ducale puis de la Capitale Régionale, le port de Caen-Ouistreham a toujours été actif mais l'économie caennaise n'est jamais devenue une économie portuaire à proprement parler, tant la puissance agricole de la plaine de Caen a toujours dominé.

Le rapport de Caen à la mer s'est également intensifié à partir du début du XX^{ème} siècle avec la mode des bains de mer qui a rapidement évolué vers le tourisme balnéaire. Sans atteindre notoriété de la Côte Fleurie, le tourisme de la Côte de Nacre, notamment à Ouistreham, a connu un fort développement, accompagné d'une urbanisation de la côte caractéristique.

Ce tourisme perdure encore mais sans réellement constituer un « produit touristique ». La côte de Nacre constitue en fait essentiellement un lieu de villégiature à l'échelle de la Normandie et de l'Ile-de-France dont le mode principal d'hébergement est la résidence secondaire.

Aujourd'hui, à la faveur de l'élargissement de l'aire urbaine caennaise, la côte de Nacre tend à devenir un espace résidentiel de la Métropole, contribuant puissamment à son attractivité.

En effet, l'attractivité caennaise repose sur un triptyque :

- une grande ville très bien équipée,
- dans un cadre rural verdoyant,
- à proximité de la mer.

Ce n'est d'ailleurs pas pour rien si l'espace compris entre Caen et la mer, le fameux triangle Caen – Ouistreham – Courseulles constitue, au plan des prix immobilier, « le triangle d'or caennais ».

Abordons maintenant notre dernier point qui vaut également conclusion de mon propos.

J'ai le sentiment qu'effectivement le Maritime constitue un atout pour Caen. Je pense qu'au-delà d'un atout, il s'agit aujourd'hui d'un enjeu métropolitain dans la compétition que se livrent les territoires entre eux pour attirer les actifs les plus formés et compétents, ceux que j'ai appelé, empruntant le terme à Jacques Attali dans son ouvrage récent « Brève histoire de l'avenir », la classe créative.

Certes, la mer est et demeure un outil économique de premier plan pour le territoire, ne serait-ce que par les activités portuaires et induites, notamment la filière nautique en émergence, mais également comme l'un des fondements de l'activité touristique.

Dans la mesure où nous ne savons pas exactement comment vont évoluer les transports qu'ils soient terrestres ou maritimes dans les années à venir, il me paraît indispensable de protéger le potentiel portuaire de commerce que représente le Port de Caen-Ouistreham, même s'il apparaît que le fonds de

l'estuaire, en amont du Viaduc de Calix n'est plus vraiment adapté à cette activité.

J'ai le sentiment qu'avec certes un peu de retard, Caen a pris conscience de son caractère maritime et a compris l'intérêt de cette situation. Des efforts importants sont faits et la période actuelle de manifestation autour du départ de la course en solitaire Affelou – le Figaro en est la parfaite illustration. De même les fêtes du port rencontrent un succès de plus en plus vif, preuve de l'intérêt que les habitants dans leur ensemble attachent à ce lien avec la mer.

Je sais que d'autres projets existent mais vous êtes vraisemblablement tous plus au courant que je ne le suis.

Je sais également que tant dans la Ville de Caen qu'au sein de la Communauté d'Agglomération Caen la Mer des réflexions, voire des projets existent pour faire du site de la presqu'île le véritable « Waterfront caennais ».

Ces efforts doivent être poursuivis car ils vont dans le bon sens.

Je pense également que si la presqu'île constitue à l'évidence le « Waterfront » de Caen, la Côte de Nacre constitue, elle, le « Waterfront » du territoire métropolitain. Des réflexions doivent être conduites pour lui en donner les caractéristiques, maximisant ainsi son potentiel d'attractivité.

Il est clair que le développement des activités nautiques, au premier rang desquelles on trouve la plaisance fait partie de cette stratégie d'aménagement d'une véritable vitrine urbaine métropolitaine.

De surcroît, Jacques Attali que je citais précédemment considère dans le même ouvrage que la plaisance va constituer l'une des activités par laquelle la « classe créative » va chercher à se différencier.

Je parlais en préambule de développement durable. Nous sommes en plein dans le sujet.

En effet, le littoral comme l'estuaire de l'Orne sont des espaces fragiles d'un point de vue environnemental et d'une grande richesse du point écologique et de la biodiversité. S'il paraît nécessaire d'aménager notre littoral, il convient de le faire dans le respect de son environnement et de gérer au mieux les conflits

d'usages qui existent fatalement tant ces espaces sont convoités par des activités diverses et pas toujours facilement compatibles entre elles.

J'évoquais tout à l'heure l'attractivité des espaces littoraux pour nos concitoyens. Et nous n'avons encore rien vu. L'INSEE prévoit en effet que 3 millions de nouveaux habitants viendront s'ajouter au six millions qui résident déjà dans une commune littorale à l'horizon 2020, ce qui en matière de programmation urbaine veut dire demain.

Nous sommes quelque part condamnés à anticiper ce phénomène et à nous organiser pour faire face sans dénaturer notre territoire, et en attirant les plus intéressants économiquement de ces trois millions de personnes.

Nous ne devons gâcher aucune opportunité, c'est pourquoi nous devons chercher à faire cohabiter harmonieusement les différentes fonctions maritimes sur un même espace, certes contraint.

Cela suppose que tous les acteurs concernés se parlent, s'écoutent et s'attachent à coopérer. Ce souhait n'est pas un vœu, c'est une nécessité absolue. Il en va de la gestion de l'un des espaces stratégiques de la métropole caennaise et donc de son avenir.

Permettez moi de terminer sur une citation d'Albert Jacquard que je trouve particulièrement pertinente et qui me paraît aller parfaitement aux marins que beaucoup d'entre vous êtes. Cela s'adresse notamment à ceux qui vont bientôt quitter le Bassin Saint Pierre : « Il ne faut pas chercher à être meilleur que les autres, il faut être meilleur que soi ! »

Merci de votre attention.