CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS

ÉCOLE SUPÉRIEURE DES GÉOMÈTRES ET TOPOGRAPHES

MÉMOIRE

présenté en vue d'obtenir

le DIPLÔME D'INGÉNIEUR CNAM

Spécialité : Géomètre et Topographe

par

Manuel OUDARD

Mise en place d'une analyse de type PUG en zone portuaire ancienne à Sète

Soutenu le 8 juillet 2014

JURY

PRESIDENT :	**M. Christophe PROUDHOM**	**Directeur des études de l'ESGT**
MEMBRES :	M. Vincent BALP	Maître de stage
	M. Laurent POLIDORI	Professeur référent
	M. Patrick BEZARD-FALGAS	
	M. Mathieu BONNEFOND	
	M. Pierre-François BOULLET	
	M. Pierre CLERGEOT	
	M. Frédéric RANNOU	

Remerciements

En préambule de ce mémoire qui constitue l'aboutissement de mon Travail de Fin d'Etudes (TFE) et plus généralement de trois années de cursus d'ingénieur, je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce travail.

Je tiens tout d'abord à remercier Pierre CLERGEOT : son suivi et ses conseils avisés ont guidé ma réflexion tout au long du TFE.

Ensuite, j'adresse tous mes remerciements à Vincent BALP, mon maître de stage ainsi qu'à Pierre-François BOULLET et Patrick BEZARD-FALGAS pour leur encadrement et leur disponibilité.

Je remercie également Laurent POLIDORI, mon professeur référent, pour son aide précieuse ainsi que les membres de France International pour l'Expertise Foncière (FIEF), rencontrés lors du séminaire à Sète, pour leur relecture.

De plus, je tiens à témoigner ma gratitude envers Olivier RIBIERE et Pierre TOUZARD pour leurs explications, notamment en informatique.

Enfin, je n'oublie pas mes proches qui m'ont accompagné et soutenu tout au long de ma scolarité.

Liste des abréviations

AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CGPPP : Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

DCM : Délibération du Conseil Municipal

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DIRM : Direction InterRégionale de la Mer

DPM : Domaine Public Maritime

DSP : Délégation de Service Public

EPR : Etablissement Public Régional

FIEF : France International pour l'Expertise Foncière

ICREI : International Center for Research on Environmental Issues

MNT : Modèle Numérique de Terrain

OGE : Ordre des Géomètres-Experts

PEM : Pôle d'Echange Multimodal

PLM : Portail du Littoral et de la Mer

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PUG : Propriété - Usage - Gouvernance

RFF : Réseau Ferré de France

RGF : Réseau Géodésique Français

RMC (Agence de l'eau) : Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse

SCOT : Schéma de COhérence Territoriale

SIG : Système d'Information Géographique

SMNLR : Service Maritime et de Navigation de Languedoc-Roussillon

TFE : Travail de Fin d'Etudes

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

Table des matières

Remerciements 2
Liste des abréviations 3
Table des matières 4
Introduction 6
PARTIE I : LE CONTEXTE DE L'ETUDE 9
I. SETE L'ILE SINGULIERE 9
I.1. De nombreux atouts 9
I.2. De fortes contraintes 10
II. UNE VILLE ET UN PORT INTIMEMENT LIES 10
II.1. Construction du port 10
II.2. Apparition du chemin de fer 10
II.3. Déplacement des activités vers la mer 11
III. PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE 11
III.1. Choix d'un secteur 11
III.2. Détermination d'un périmètre d'étude 12
IV. BREF HISTORIQUE DU SECTEUR ETUDIE 13
IV.1. La gare de Sète 13
IV.2. Les ponts mobiles 13
IV.3. La pointe courte 14
IV.4. L'échangeur Clémenceau 15
IV.5. Le bassin du Midi 16
V. ETAT DES LIEUX 17
V.1. Une diversité très marquée 17
V.2. Méconnaissance des limites de propriété 17
V.3. Des prérogatives de gestion mal connues 17
V.4. Inventorier les usages : une nécessité de plus en plus pressante 18
CONCLUSION DE LA PARTIE I 18

PARTIE II : MISE EN PLACE D'UNE ANALYSE DE TYPE PUG SUR LA ZONE D'ETUDE 19
I. LE CONCEPT PUG 19
I.1. Présentation 19
I.2. Réflexion sur le sens des termes employés 19
I.2.1. La propriété 19
I.2.2. La gestion et la gouvernance 20
I.2.3. L'usage et l'utilisation 20
I.3. Contenu de chacune des trois thématiques 21
I.3.1. La thématique propriété 21
I.3.2. La thématique gouvernance 21
I.3.3. La thématique usage 22
I.4. Création d'une base de données 22
II. MISE EN ŒUVRE D'UNE ANALYSE PUG EN ZONE PORTUAIRE ANCIENNE 23
II.1. Choix du niveau de détail 23

II.1.1. Analyse des besoins 23
II.1.2. Le cas des réseaux 23
II.2. Recherche des données 23
II.2.1. Cibler le rôle de chaque protagoniste 24
II.2.2. Le cadastre 24
II.2.3. Les archives 24
II.2.4. Les images aériennes 24
II.2.5. L'entretien avec une personne compétente 25
II.3. Des données hétérogènes 26
II.3.1. Une précision très variable 26
II.3.2. Proposition d'attributs sur la qualité des données 26
II.4. Le traitement des données 27
II.4.1. Saisie des polygones 27
II.4.2. Traitement des informations papier 27
III. APPLICATION POUR LE PORT ANCIEN DE SETE 28
III.1. Recherche des données 28
III.2. Analyse de la propriété et de la gestion 28
III.2.1. Un transfert de propriété 28
III.2.2. Plusieurs conventions de gestion 29
III.2.3. Parcellisation de la propriété et de la gestion 29
III.2.4. Le cas particulier des quais à vocation urbaine 30
III.3. Réglementations et occupants 31
III.3.1. Des AOT listées lors du transfert du port 31
III.3.2. Une convention d'occupation au profit de la ville de Sète 32
III.3.3. La problématique des anneaux de plaisance 32
III.4. Usages 33
III.4.1. Analyse de la règlementation et constats in situ 33
III.4.2. Temporalité des usages 34
CONCLUSION DE LA PARTIE II 34

PARTIE III : VERS UN CONCEPT PUG EN QUATRE DIMENSIONS 35
I. UTILISATION DE LA TROISIEME DIMENSION 35
I.1. Une troisième dimension indispensable 35
I.2. Ponts et troisième dimension 35
II. INTEGRATION DU FACTEUR TEMPS 37
II.1. Aménagements et usages anciens 37
II.2. Une conception nouvelle de la parcellisation débouchant sur un outil adapté 37
II.3. Assistance à la détection de pollutions sur la zone d'étude 38
CONCLUSION DE LA PARTIE III 40
Conclusion 41
Table des figures 43
Bibliographie 44
Table des annexes 45

Introduction

La pression qui s'exerce sur le littoral et le milieu marin ne fait que s'accroître au fil du temps. Elle est liée à l'intensification de certaines pratiques telle que la plaisance, mais également à l'apparition de nouvelles activités à l'image de l'éolien offshore. Ces nouvelles utilisations entraînent des conflits d'usage toujours plus nombreux, notamment avec les activités traditionnelles. En outre, la protection du milieu marin devient de plus en plus prépondérante, en témoigne l'implication de l'Union européenne quant à la qualité des eaux avec la Directive Cadre sur l'Eau et la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin.

Aussi, de nombreux pays réfléchissent actuellement à mettre en place une véritable planification de l'espace maritime, passant par une gestion intégrée. Des études menées en 2008 par l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse (RMC) et l'International Center for Research on Environmental Issues (ICREI) ont d'ailleurs montré que de nombreux pays anglophones étaient à la pointe sur ce sujet, notamment le Canada qui entend bien affirmer sa souveraineté sur son espace marin Arctique.

La planification de l'espace maritime nécessite au préalable une bonne connaissance de l'ensemble des pressions qui s'exercent sur le milieu. Pour cela, le concept de cadastre littoral et marin a vu le jour comme un outil d'aide à la planification.
Max Falque, délégué général de l'ICREI en donne la définition suivante : « On appelle cadastre littoral et marin l'inventaire, le positionnement, l'enregistrement et la mise à jour des réglementations, activités, usages, droits et servitudes situés dans l'espace marin et littoral ainsi que de chacun de leurs responsables (institutions et ayant droits) correspondants ».
Cela implique un repérage tridimensionnel et l'intégration de l'aspect temporel.

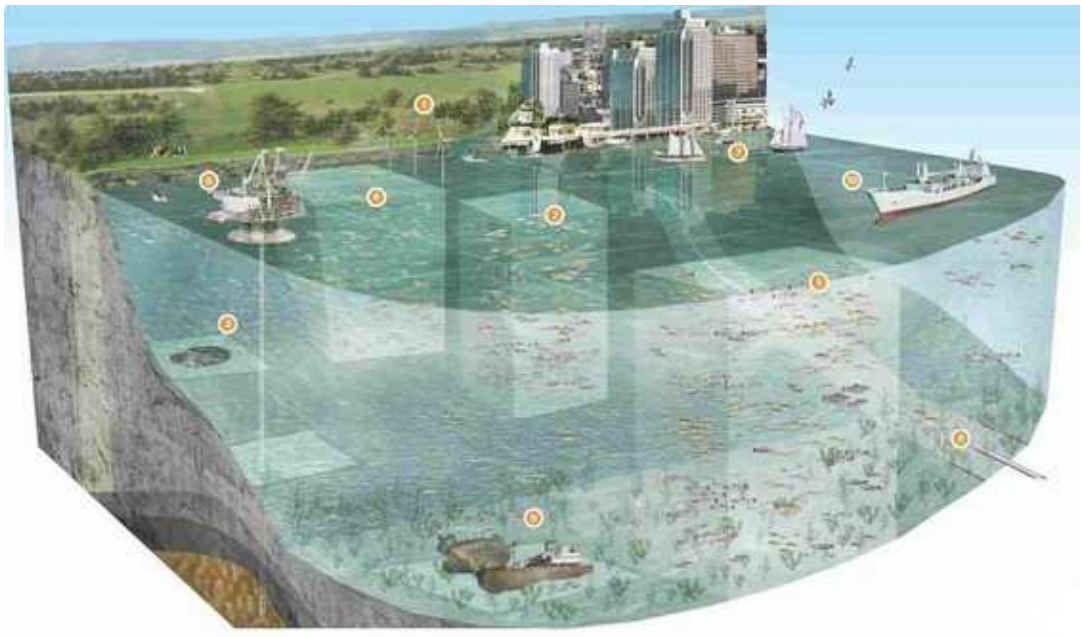


Figure 1 : *Illustration d'un cadastre marin,* Association des Arpenteurs des Terres du Canada

La France, deuxième pays du monde en termes de littoral, s'inscrit dans cette démarche. En effet, l'agence de l'eau RMC et l'Ordre des Géomètres-Experts (OGE) expérimentent actuellement un prototype de cadastre marin. Les géomètres, acteurs historiques de la mise en espace des territoires humanisés et de leur cartographie, apportent leur expérience en la matière et plus particulièrement en ce qui concerne la plateforme informatique de l'outil.
L'Ordre dispose en effet du portail « géofoncier » qui peut servir de support pour l'expérimentation d'un cadastre marin.
Le mot « cadastre » renvoie pour bien des français à la notion de propriété privée. Aussi, afin d'éviter l'association de l'outil à une privatisation du domaine public maritime, l'intitulé « Portail du Littoral et de la Mer » (PLM) lui a été préféré.

Deux sites expérimentaux ont été choisis par l'agence de l'eau RMC et l'OGE :
- Une zone au large du littoral marseillais principalement tournée vers les usages en mer.
- Une zone située à Sète portant sur l'étude des espaces publics et privés littoraux.

Par ailleurs, le projet en cours sera présenté au congrès national de l'OGE à Montpellier du 9 au 11 septembre 2014.

Mon TFE s'inscrit dans cette démarche puisqu'il porte sur la mise en place du PLM pour le site de Sète. Afin de mener à bien l'expérimentation, une équipe pluridisciplinaire a été mise en place. Elle est composée de trois géomètres-experts (Patrick BEZARD-FALGAS, Pierre-François BOULLET, Vincent BALP), d'un technicien en Système d'Information Géographique - SIG (Olivier RIBIERE), du président de FIEF (Pierre CLERGEOT) et de trois étudiants ESGT (Jérôme SQUECCO, Lionel SOURD et moi-même).

Il convient de préciser que mon TFE répond à deux objectifs bien distincts :

Le premier consiste à apporter une réflexion sur la mise en place d'une nouvelle parcellisation de l'espace, fondée sur trois thématiques : la Propriété, l'Usage et la Gouvernance (PUG).
Cette nouvelle parcellisation est spécifique au site de Sète, le PLM n'ayant pas fait l'objet d'une telle analyse de l'espace pour le site de Marseille.

Cela implique de définir un secteur d'étude et d'en appréhender les enjeux passés, actuels et futurs. Il s'agit également d'analyser l'espace selon les trois thématiques retenues, en mettant à profit l'ensemble des sources d'informations disponibles.
Cette phase d'analyse permet alors de cerner les besoins en termes de données et de proposer des choix techniques pour le portail, à l'image du contenu ou de la représentation graphique.

Le second objectif découle du premier : il s'agit d'alimenter le PLM en données suite au travail d'analyse et de réflexion engagé au préalable.
Cette étape consiste à créer un ensemble d'entités géométriques pour lesquelles nous renseignons un certain nombre d'informations.
L'objectif est de pouvoir présenter l'avancement des travaux et le potentiel du PLM sous forme d'une vidéo lors du congrès, en mettant en avant les aspects novateurs du portail.

Ce mémoire a vocation à refléter le travail effectué ces cinq derniers mois. Il s'appuiera très largement sur le travail de réflexion mais évoquera tout de même à de nombreuses reprises la partie technique de ce TFE.

La problématique suivante en formera le fil conducteur : « Mettre en place une analyse de type PUG en zone portuaire ancienne à Sète : Quels sont les enjeux ? Comment procéder ? Pour quelles applications ? »

Dans une première partie, je détaillerai le contexte de l'étude à travers une présentation de la ville de Sète et de ma zone d'étude, complétée d'une approche historique et d'une synthèse des enjeux et dysfonctionnements relevés.

En seconde partie, je présenterai le concept PUG. Il s'agira d'expliciter les termes employés, le contenu des trois thématiques puis les principales étapes de sa mise en œuvre sur ma zone d'étude, notamment à travers l'exemple du port de Sète.

Enfin, la troisième partie sera orientée sur deux aspects innovants du PLM : la visualisation en trois dimensions et l'intégration du facteur temps. Les opportunités qui s'offrent alors à l'analyse PUG seront mises en avant.

PARTIE I : LE CONTEXTE DE L'ETUDE

Cette première partie a vocation à présenter le cadre dans lequel s'inscrit mon TFE. Après une rapide présentation de la ville de Sète, je m'attacherai à décrire mon secteur d'étude, avec notamment une approche historique. Puis je dresserai un état des lieux de cette zone à travers les principaux dysfonctionnements relevés, justifiant la mise en place d'un nouvel outil.

I Sète, l'île singulière

I.1 De nombreux atouts

Troisième ville de l'Hérault avec une population d'environ 42000 habitants, Sète s'étend sur un territoire cloisonné entre la mer Méditerranée et l'étang de Thau. Elle jouit d'une grande diversité d'espaces littoraux qui justifient l'appellation d'île singulière donnée à la ville. Nous pouvons y trouver le mont Saint Clair, véritable promontoire insulaire, le centre ville ancien, typique et articulé autour de canaux, le port, mais également une bande lagunaire nommée « lido », ou encore une corniche rocheuse.

Figure 2 : *La ville de Sète,* Office de tourisme de Sète

I.2 De fortes contraintes

En contrepartie de cette richesse paysagère, les opportunités de développement urbain sont très restreintes, ce qui explique la présence d'un tissu urbain dense et de conflits d'usage.
Au cœur d'une zone à forte valeur environnementale qu'il est impératif de sauvegarder, la ville doit préserver les activités traditionnelles (pêche, conchyliculture), favoriser les activités économiques (développement du port par exemple) et touristiques tout en garantissant une offre suffisante de logements.

En outre, les risques naturels sont importants et notamment le risque de submersion marine. Nous comprenons donc très vite que Sète est soumise à des contraintes très fortes. Celles-ci se traduisent par tout un panel de documents d'urbanisme opposables sur le territoire de la commune.

Dans ce contexte, la mise en place d'un outil d'aide à la gestion et à l'aménagement de l'espace s'avère indispensable, tout particulièrement pour les différentes collectivités territoriales concernées.

Sète constitue donc un « laboratoire » idéal pour mettre au point un portail répertoriant l'ensemble des activités et réglementations liées à l'espace littoral et marin, justifiant parfaitement le choix de cette zone comme l'un des sites expérimentaux du portail.

II Une ville et un port intimement liés

II.1 Construction du port

Bien que déjà occupée par des pêcheurs depuis fort longtemps, nous considérons que la ville de Sète est véritablement née en 1666. Colbert, alors ministre de Louis XIV, missionne le Chevalier de Clerville afin qu'il trouve un site adéquat pour offrir un débouché sur la Méditerranée au Canal du Midi. C'est ainsi que débutent cette année-là les travaux du port, avec la construction du môle Saint Louis.
En 1677, un canal assurant la communication avec l'étang de Thau est creusé. Durant le 18ème siècle, la population n'évolue pas significativement et l'on se contente principalement d'entretenir le port. Nous notons seulement le creusement de la darse de la Peyrade de 1776 à 1786.
Ce n'est que dans la deuxième moitié du 19ème siècle que le port évolue réellement avec le creusement du nouveau bassin et du canal maritime.

II.2 Apparition du chemin de fer

Parallèlement, le chemin de fer fait son apparition : la ligne Montpellier-Sète est construite en 1839, puis rattachée en 1862 au réseau Paris-Lyon-Marseille, tandis que la ligne Bordeaux-Sète de la Compagnie du Midi ouvre en 1857. Le commerce se développe considérablement avec notamment le transport viticole. Néanmoins, le port reste d'accès difficile et son ensablement s'avère récurrent. Pour pallier ces difficultés, un projet de prolongation de 850 mètres du brise-lame est lancé. Exécuté de 1882 à 1889, le prolongement se nomme « épi Dellon » du nom de l'ingénieur l'ayant conçu.

II.3 Déplacement des activités vers la mer

Au début du 20ème siècle, les rives de l'étang de Thau sont en pleine mutation avec l'établissement de puissants industriels, à l'image de la société Schneider. Cependant, l'avenir du port se dessine déjà côté mer, avec le creusement d'un bassin permettant d'accueillir des navires de 10 mètres de tirant d'eau.
Depuis, le port ne cesse de gagner du terrain sur la mer avec la création du bassin Colbert et de ses quais dans les années 1970, puis de la darse 2 en 1980, et enfin du bassin fluvio-maritime qui a vu le jour dans les années 2000.

Figure 3 : ***Prises de vues aériennes du port (1954 à gauche, 2001 à droite),*** **Géoportail**

Aujourd'hui, le volet littoral du Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) confirme cette tendance en consacrant le déplacement des activités portuaires vers le bord de mer (projet de zone industrielle fluvio-maritime), libérant peu à peu les rives de l'étang de Thau.

III Présentation de la zone d'étude

III.1 Choix d'un secteur

Si la ville de Sète a été retenue pour expérimenter le portail du littoral et de la mer, c'est avant tout pour la grande diversité de propriétaires publics qui se côtoient sur un territoire relativement restreint. Cependant, certains secteurs de la commune sont principalement résidentiels et par conséquent d'un intérêt moindre pour le portail. Aussi, il s'agit de cibler les zones les plus pertinentes.

Pour ma part, j'ai retenu la zone industrialo-portuaire ancienne à l'est de la ville, parce qu'il s'agit d'un secteur en pleine mutation, au cœur du projet de développement urbain de l'agglomération. Il est donc idéal pour démontrer l'utilité du portail comme outil d'aide à l'aménagement.

Plus précisément, mon choix s'est porté sur le secteur de la gare car il fait l'objet de deux projets majeurs : la mise en place d'un pôle d'échange multimodal (PEM) en gare de Sète d'une part et la création d'un nouveau quartier d'autre part. Ce dernier verra le jour sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) en reconversion de friches ferroviaires et portuaires.

Le terme « port ancien » sera utilisé tout au long de ce mémoire : il correspond à la portion du port qui accueillait jadis des activités portuaires (pêche et commerce) mais qui a perdu cette vocation aujourd'hui.

III.2 Détermination d'un périmètre d'étude

L'étendue du périmètre arrêté obéit à une double problématique : traiter une surface suffisante pour pouvoir appréhender la problématique du secteur dans sa globalité, mais veiller également à ce que le traitement soit réalisable dans le délai imparti.

La zone choisie s'articule autour du bassin du Midi, du canal latéral, du canal de Sète jusqu'au pont de la Bordigue et du canal maritime jusqu'au pont du Tivoli. Sont inclus dans le secteur d'étude le domaine public ferroviaire ainsi que l'emprise de la route départementale n°2. En outre, il est préférable que la zone d'étude comprenne une portion de littoral, c'est pourquoi le périmètre retenu s'étend au Nord jusqu'au quartier de la Pointe Courte et comprend son port de pêche en bordure de l'étang de Thau.

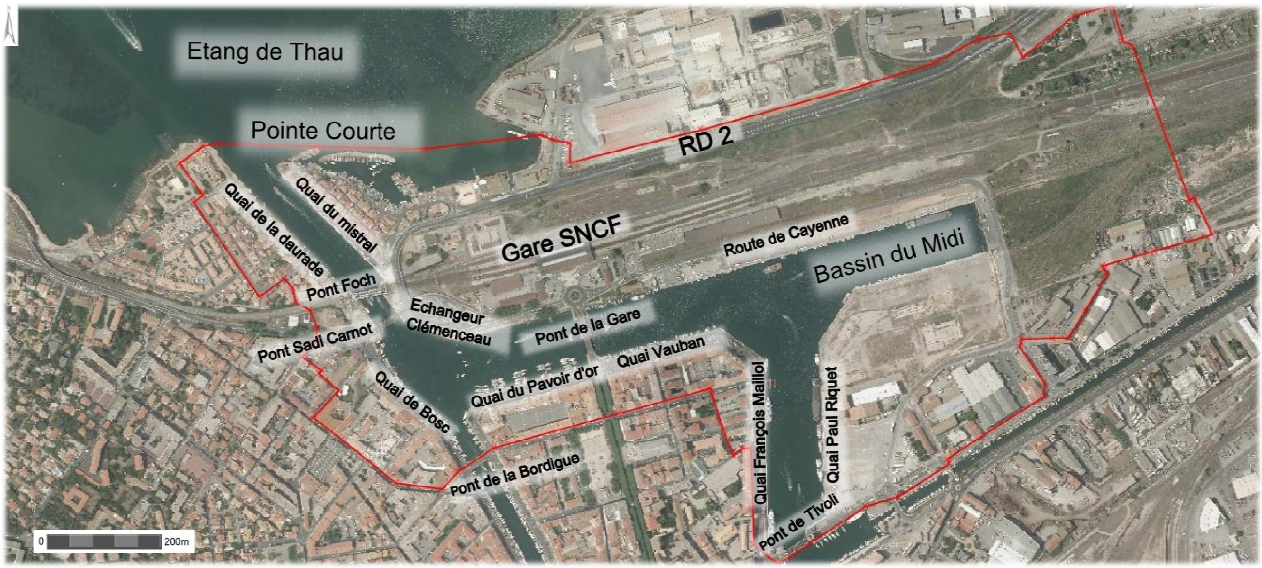


Figure 4 : ***Etendue de la zone d'étude,*** **Capture d'écran Géoportail**

IV Bref historique du secteur étudié

IV.1 La gare de Sète

L'aménagement de la zone d'étude est intimement lié à la Compagnie du Midi, propriétaire du chemin de fer Bordeaux-Sète. Construite presque vingt ans après la ligne Montpellier-Sète, cette ligne se voit affecter une gare de marchandises bien distincte qui, suite à un incendie, implique la construction de la gare actuelle. Les travaux s'achèvent en 1861.

IV.2 Les ponts mobiles

Le pont de la gare est construit quelques années après l'actuelle gare. D'abord conçu à deux volées levantes, il permet de traverser le canal latéral pour rejoindre la gare. Il est remplacé par un pont à une volée tournante en 1919, puis est reconstruit après le départ des allemands lors de la Seconde Guerre mondiale.

Figure 5 : ***Le pont de la gare dans les années 1920,*** **Historail**

En outre, le chemin de fer doit franchir le canal de la Bordigue sans pour autant impacter la navigation. Pour cela, un pont tournant en bois est mis en place en 1857. Il cède rapidement la place à un ouvrage plus imposant, doté d'une structure en métal. En 1932, l'actuel pont Maréchal Foch est construit. Ayant échappé aux destructions de 1944, il est aujourd'hui l'unique pont-rail basculant électrifié encore en service en France.

L'histoire est à peu près semblable pour son voisin : le pont routier Sadi Carnot est livré à la circulation en 1893 sous la forme d'un pont tournant, il est reconstruit à bascule en 1926. Cependant, il est détruit par les Allemands en 1944 et fait alors l'objet d'une nouvelle reconstruction, il est rendu à la circulation en 1949.

Figure 6 : ***Le pont Foch et le pont Sadi Carnot au second plan,*** **Office de tourisme de Sète**

IV.3 La Pointe Courte

Au nord de la voie ferrée, coincé entre la départementale et l'étang de Thau, subsiste un quartier atypique où le temps semble suspendu : la Pointe Courte. Ce quartier de pêcheurs est né avec l'arrivée du chemin de fer dont les travaux ont laissé des remblais en bordure de l'étang de Thau. Les pêcheurs s'installent très vite sur cette portion de domaine public maritime, un petit port est aménagé pour abriter les embarcations et des cabanes sont édifiées afin d'entreposer les filets. Petit à petit, le quartier devient un véritable village avec des constructions en dur, sans que pour autant les habitants en soient propriétaires. En 1969, la commune de Sète rachète les terrains à l'Etat et les découpe en parcelles de taille identique, qu'elle revend ensuite à prix coûtant aux pêcheurs : ces derniers accèdent ainsi à la propriété. Aujourd'hui, le quartier a été répertorié dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) comme l'un des éléments patrimoniaux à protéger et les règles de construction ont été revues afin de préserver son identité.

Figure 7 : *Le quartier de la Pointe Courte,* Panoramio

IV.4 L'échangeur Clémenceau

A quelques mètres de la Pointe Courte, l'échangeur Clémenceau sort de terre dans les années 1970 ; un pont est construit au dessus des voies ferrées. Depuis, l'échangeur a fait l'objet de modifications récentes avec la fermeture du quai du Maréchal Joffre (dit « Estacade ») en raison de la fragilité de l'ouvrage. Ce quai permettait de rejoindre la gare depuis le pont Sadi Carnot, un giratoire a donc été aménagé sur l'échangeur afin de rétablir la liaison. L'avenir de l'ensemble est étroitement lié au projet de PEM en cours de réflexion pour la gare de Sète.

IV.5 Le Bassin du Midi

Au sud-est de la gare, la Compagnie du Midi fait creuser en 1859 son propre bassin (dit « Bassin du midi ») à proximité de la gare, bassin qu'elle dessert bientôt par des voies ferrées au niveau des quais nord et sud. Fort d'une longueur totale de quais de presque 800 mètres et équipé de grues roulantes, le bassin permet le transfert direct des navires aux wagons. En 1939, nous comptons également deux halles aux primeurs sur le quai nord et un entrepôt de 7500 m² sur le quai sud. Les halles sont détruites pendant la guerre et remplacées par un hangar métallique dans les années 1950.

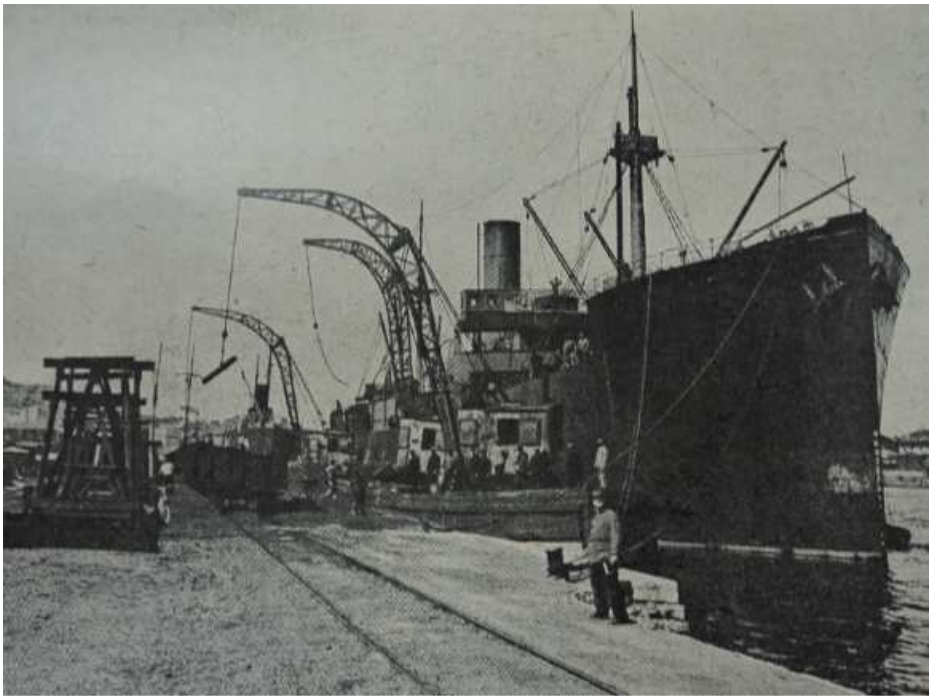


Figure 8 : ***Le quai sud du Bassin du Midi dans les années 1910,*** **Le port de Cette**

La fin du 20ème siècle est marquée par le glissement des activités portuaires vers la mer. Le bassin du midi est progressivement délaissé, les voies ferrées sont désaffectées. En 2000, les abords du bassin ne sont plus que de vastes friches. Aujourd'hui, le site est au cœur du projet de développement de la ville de Sète. Le SCOT prévoit en effet la création d'un cœur urbain à l'entrée est de la ville, afin de répondre à la demande croissante de logements tout en maîtrisant l'étalement urbain. Les friches industrielles situées à proximité du bassin du Midi font ainsi l'objet d'un projet de ZAC, créant un quartier résidentiel et d'activité. De plus, les quais du bassin viennent d'être réaménagés avec la création de plus de 200 places dédiées à l'accueil des bateaux de plaisance.

V Etat des lieux

V.1 Une diversité très marquée

Le secteur étudié se caractérise par un grand nombre de propriétaires publics. Les principaux sont l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, le Département de l'Hérault, la Commune de Sète et Réseau Ferré de France (RFF). En outre, chaque espace est lié à un gestionnaire qui peut être distinct du propriétaire : le port de Sète est par exemple géré par l'Etablissement Public Régional (EPR) Port de Sète Sud de France tandis que la gestion du Domaine Public Maritime (DPM) hors port de Sète est assurée par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) de l'Hérault. A cela s'ajoute un certain nombre d'occupants qui utilisent le domaine public.
Il en résulte une certaine confusion quant aux droits et prérogatives de chacun, se traduisant par de nombreux dysfonctionnements en matière de gestion et d'aménagement de l'espace public.

V.2 Méconnaissance des limites de propriété

Ces dysfonctionnements proviennent en premier lieu de la méconnaissance des limites exactes des différentes propriétés publiques.
Un responsable de l'Antenne Technique d'Agde (Conseil Général de l'Hérault) m'explique ainsi que la limite entre la route départementale n°2, propriété du Département de l'Hérault, et le DPM en bordure d'étang de Thau n'est pas connue[1]. Or, à l'époque un vendeur de pizzas occupait illégalement le domaine public ; il fallait alors déterminer qui de l'Etat ou du Conseil Général était compétent pour régulariser la situation. La limite a finalement été positionnée de façon à ce que le Conseil général puisse mettre un terme à l'occupation, sans pour autant que cette limite n'ait une véritable valeur juridique.
Ce genre de pratique est monnaie courante au sein des services des collectivités qui se trouvent démunies face à l'absence d'information relative à leurs limites de propriété.
Cela est d'autant plus dommageable que le cadastre devient alors la seule référence disponible. Pourtant, la grande majorité du domaine public n'est pas cadastrée, et il faut garder à l'esprit que certaines mutations sont opérées sans que le service du cadastre n'en soit avisé. On peut citer l'exemple du domaine public ferroviaire qui est cadastré sur la zone d'étude, et pour lequel l'ensemble des parcelles sont indiquées comme propriété de l'Etat, ignorant le transfert en pleine propriété d'une partie des infrastructures à RFF en 1997[2].

V.3 Des prérogatives de gestion mal connues

Ces prérogatives souffrent elles aussi d'un manque de connaissance quant à leur bénéficiaire et leur étendue spatiale. Certaines voies relèvent ainsi de la propriété de l'Etat mais sont entretenues par la commune de Sète en dépit de toute convention ou transfert de gestion, ou bien ne sont plus entretenues, à l'image de la route de Cayenne située de part et d'autre du bassin du Midi. Dans le quartier de la Pointe Courte, le petit port de pêche n'a pas de statut, c'est-à-dire qu'il n'est rattaché à aucune collectivité assurant le rôle de gestionnaire.
Ce manque d'information est incompatible avec une gestion efficace du domaine public. A titre d'exemple, une récente polémique oppose la Région et le Département : le pont mobile métallique Sadi-Carnot est la propriété de la région qui en assure directement la gestion. Il permet à la route départementale n°2 de franchir le canal de Sète. Ce pont est dans un état de corrosion avancé mais

[1] Entretien du 18 février 2014
[2] RFF a été créé par la loi n°97-135 du 13 février 1997

les deux protagonistes n'arrivent pas à trouver un compromis sur le financement des travaux, bloquant pour l'instant toute perspective de rénovation.

V.4 Inventorier les usages : une nécessité de plus en plus pressante

Enfin, aucune vision d'ensemble n'existe concernant l'occupation de l'espace et les usages qui en sont faits, ce qui représente un frein à l'aménagement du secteur. En effet, l'un des principaux facteurs de réussite d'un projet urbain est le partage d'informations entre acteurs, notamment en ce qui concerne les usages. Cela nécessite la mise en place d'un outil commun qui compilerait l'ensemble des données indispensables pour une coopération efficace.
Cependant, certains propriétaires n'ont pas la connaissance des usages qui sont faits sur leur propre domaine. Ainsi Mme SOAVI, directrice du service aménagement et patrimoine à la direction régionale Languedoc Roussillon de RFF, m'explique que ce n'est qu'à l'occasion de projets de reconversion du foncier ferroviaire que des études sont menées, la position des réseaux et le facteur pollution étant mal connus[3]. RFF réfléchit néanmoins à mettre en place un SIG (Système d'Information Géographique) afin de mieux appréhender la mutabilité du foncier, facilitant l'élaboration de projets de reconversion avec les collectivités. Par ailleurs, il est selon elle indispensable de faire apparaître dans ce SIG l'ensemble des réglementations qui s'appliquent, de façon à avoir une vision synthétique des contraintes à prendre en compte.

Cela met bien en évidence la nécessité pour les personnes publiques d'avoir accès à un inventaire exhaustif des occupations et usages qui sont faits de l'espace, ainsi que des réglementations en vigueur. Par ailleurs, au vu des difficultés liées à la mauvaise connaissance de la propriété et de la gestion, ces deux thématiques pourraient avantageusement être elles aussi inventoriées.

Conclusion de la partie I

La ville de Sète a été retenue comme zone pilote pour le prototype de portail du littoral et de la mer en raison de la complexité qu'affiche ce territoire en matière de gestion et d'aménagement. En effet, le port est imbriqué dans la ville, les usages et réglementations y sont nombreux et les pressions très fortes.
Dans le cadre de mon TFE, j'ai arrêté un secteur d'étude qui se situe dans la zone portuaire ancienne, aujourd'hui en pleine reconversion urbaine.
J'ai relevé sur ce secteur de nombreux dysfonctionnements concernant la connaissance de la propriété, de la gestion, de l'occupation et des usages, révélant la nécessité de mettre en place un nouvel outil que je développerai en deuxième partie.

[3] Entretien du 20 février 2014

PARTIE II : MISE EN PLACE D'UNE ANALYSE DE TYPE PUG SUR LA ZONE D'ETUDE

Cette seconde partie est consacrée à la présentation d'une démarche nouvelle : l'analyse de l'espace selon la méthode PUG. Sous les initiales PUG nous dénommons ici la Propriété, l'Usage et la Gouvernance, compris comme étant un ensemble de droits s'attachant à une parcelle. Dans un premier temps, je présenterai le concept à travers les notions employées et les informations traitées, pour ensuite me focaliser sur sa mise en place au sein de ma zone d'étude. Enfin, les résultats obtenus seront illustrés à travers le cas du port.

I Le concept PUG

I.1 Présentation

Le concept PUG constitue le volet juridique et analytique de la parcellisation représentée au sein du portail du littoral et de la mer. Fruit de la réflexion menée conjointement par l'OGE, FIEF ainsi que par mes deux camarades et moi-même dont les TFE portent sur le PLM, ce concept est actuellement en cours d'expérimentation sur le site de Sète. Il constitue l'apport des géomètres parmi la grande quantité de données relatives au littoral qui seront intégrées dans le portail.
Le PUG peut se définir comme une nouvelle parcellisation de l'espace selon trois thématiques qui permettent d'avoir une bonne connaissance de chaque portion du territoire : la propriété (couche P), l'usage (couche U) et la gouvernance (couche G).
L'objectif est de fournir une réponse aux difficultés relevées dans la partie précédente en apportant une connaissance cartographique des trois thématiques, le portail devenant ainsi un outil d'aide à la gestion ainsi qu'à l'aménagement du territoire.

I.2 Réflexion sur le sens des termes employés

La mise au point du concept PUG nécessite au préalable de maîtriser le vocabulaire employé de façon à réaliser un outil suscitant l'adhésion du plus grand nombre, en composant avec les différences de culture scientifique et technique qui caractérisent les futurs utilisateurs. Aussi les termes employés doivent-ils être judicieusement choisis.

I.2.1 La propriété

La propriété est définie par l'article 544 du code civil : *« la propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements »*.
Il s'agit évidemment ici de traiter la propriété des biens immeubles, le portail ne saurait avoir pour objectif de déterminer la propriété des biens meubles.
Plus précisément, les biens concernés sont les immeubles par nature au sens de l'article 518[4] du code civil.

[4] Article 518 du code civil : « Les fonds de terre et les bâtiments sont immeubles par leur nature »

I.2.2 La gestion et la gouvernance

La gestion du domaine public peut être définie comme l'ensemble des prérogatives nécessaires à la maîtrise du domaine public.
Cela comprend la protection du domaine public mais également son entretien et sa mise en valeur.
L'article L 2123-2 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP) relatif aux conventions de gestion stipule que *« la gestion d'immeubles […] peut être confiée, en vue d'assurer la conservation, la protection ou la mise en valeur du patrimoine ».*
Protéger le domaine public nécessite d'en connaître les limites, afin notamment d'éviter tout empiètement. La délimitation fait donc partie intégrante de la gestion.
La protection passe également par la mise en place d'une police spéciale qui garantit l'intégrité matérielle du bien et son affectation : la police de la conservation. Cette dernière est assortie de mesures répréhensives : les contraventions de voirie routière et les contraventions de grande voirie.
La délivrance des Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT), assurant à la fois la protection du domaine public et sa mise en valeur, relève également de la gestion. Néanmoins, en ce qui concerne le domaine public routier, une distinction est opérée entre les autorisations avec emprise au sol (permissions de voirie) et les autorisations sans emprise au sol (permis de stationnement). Les premières émanent de la police de la conservation, liée à la gestion, tandis que les secondes sont considérées comme une manifestation du pouvoir de police (police du stationnement) et sont exclues des activités de gestion.
Il est donc important de bien faire la distinction entre le pouvoir de gestion et les pouvoirs de police (police générale, police de la circulation, police de l'eau…) qui s'appliquent conjointement sur le domaine public.

La gouvernance est quant à elle un concept assez général. Introduit dans les années 1980, ce terme est aujourd'hui largement employé dans des milieux très divers.
En ce qui concerne l'espace public, nous pouvons considérer la gouvernance comme l'ensemble des pratiques de gestion qui, dans le respect des règles en vigueur et des procédures, servent l'intérêt des usagers. Elle passe par un processus de concertation avec la population.
Plus large que la gestion, la gouvernance intègre donc l'ensemble des réglementations applicables à un espace donné.

I.2.3 L'usage et l'utilisation

D'un point de vue juridique, les usages sont des règles non écrites suivies par les habitants de certaines régions ou par des personnes exerçant des professions déterminées, qu'ils considèrent obligatoires pour régler leurs rapports.
Ici, il faut percevoir l'usage comme un synonyme de l'utilisation, aussi ce dernier terme aurait pu être employé, d'autant plus que le législateur emploie le mot « utilisation » dans le CGPPP. Cependant, le mot usage a été plébiscité par l'OGE en dépit du risque de confusion avec les usages définis précédemment.

I.3 Contenu de chacune des trois thématiques

Une fois les termes arrêtés, il s'agit de déterminer le contenu intégré dans chacune des trois thématiques.

I.3.1 La thématique Propriété

Elle se décompose en trois régimes fonciers : la propriété des personnes privées, la propriété affectée de la domanialité publique et la propriété privée des personnes publiques.

La première catégorie englobe l'ensemble des biens immeubles appartenant à des personnes privées (personnes physiques ou morales).
La propriété affectée de la domanialité publique est quant à elle définie à l'article L 2111-1 du CGPPP : *« Sous réserve de dispositions législatives spéciales, le domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L.1 est constitué des biens lui appartenant qui sont soit affectés à l'usage direct du public, soit affectés à un service public pourvu qu'en ce cas ils fassent l'objet d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public. »*
La dernière catégorie est définie par l'article L 2211-1 du CGPPP : *« Font partie du domaine privé les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L.1, qui ne relèvent pas du domaine public par application des dispositions du titre Ier du livre Ier. Il en va notamment ainsi des réserves foncières et des biens immobiliers à usage de bureaux, à l'exclusion de ceux formant un ensemble indivisible avec des biens immobiliers appartenant au domaine public. »*

I.3.2 La thématique Gouvernance

Au départ, le concept PUG reposait sur la notion de gestion. Après plusieurs débats avec les membres de FIEF et de l'OGE, c'est finalement la notion de gouvernance qui a été retenue car elle permet de regrouper la gestion et les réglementations applicables. La gouvernance se décline alors dans le portail en trois catégories : les gestionnaires, les occupants et les réglementations.

Pour un espace donné, le gestionnaire est le détenteur du pouvoir de gestion défini précédemment, tandis que l'occupant est la personne physique ou morale qui occupe effectivement les lieux. L'occupant sera selon les cas le propriétaire lui-même, le locataire, le concessionnaire bénéficiant d'une autorisation accordée par le gestionnaire, l'occupant sans titre…

La notion d'occupation ne doit pas être confondue avec l'usage. L'occupant est également usager de l'espace mais à l'inverse l'usager n'est pas nécessairement occupant. L'occupation implique une certaine exclusivité de l'espace au profit d'une personne de façon continue ou périodique, en vertu d'un titre, d'une convention ou d'une autorisation. Le cas échéant, l'occupant est dit « sans titre » et l'occupation est entachée d'illégalité. L'usage peut dans certains cas être libre ; de plus, il est souvent le fait d'une catégorie de personnes (les automobilistes, les promeneurs…).

Par réglementations, nous entendons l'ensemble des règlements à proprement parler (arrêtés, délibérations des assemblées des collectivités…), mais également les actes administratifs individuels à l'image des AOT. Les règlementations découlent donc à la fois du pouvoir de gestion mais également de certains pouvoirs de police. Ne figurent dans le portail que celles ayant une influence directe sur la présence ou non d'un occupant et sur l'usage qui est fait de l'espace.
Nous y trouvons par exemple les périmètres des AOT et des arrêtés réglementant les activités sur le domaine public (navigation, baignade, mouillage…).
A noter que font partie intégrante de la thématique gouvernance l'ensemble des dispositions d'urbanisme, de protection de l'environnement, de sauvegarde du patrimoine et de gestion des risques. Ces règlements conditionnent en effet l'utilisation du sol.

I.3.3 La thématique Usage

Elle regroupe l'ensemble des utilisations de l'espace constatées sur le terrain. Il peut s'agir d'un usage économique (activité industrielle, viticulture) ou récréatif (baignade, pêche à la ligne), d'un service public (acheminement de l'eau potable) ou d'un usage collectif (circulation routière)… Lorsqu'aucune activité n'est décelable, nous avons recours à la description du milieu (une friche, un espace d'agrément).
En ce qui concerne les usages économiques, l'intitulé des usages reprendra la classification utilisée dans la nomenclature d'activités française par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.
L'usager n'est pas renseigné, nous nous attachons ici à l'utilisation et non à l'utilisateur. En effet, si ce dernier est individualisable, il apparaîtra déjà en tant qu'occupant dans la couche Gouvernance.

I.4 Création d'une base de données

Chacune des trois thématiques se décline selon une ou plusieurs catégories (voir précédemment). Graphiquement, chaque catégorie forme au sein du portail une couche, constituée d'un ensemble de polygones géoréférencés (système : Réseau Géodésique Français - RGF 93, projection : Lambert 93) correspondant à la parcellisation de l'espace selon cette catégorie. Nous avons alors des polygones de propriété affectée de la domanialité publique, des polygones de réglementation, d'usage…
Autour de cette représentation purement géométrique gravite un nombre plus ou moins important d'informations propres à chaque polygone : les « attributs ». Pour une propriété affectée de la domanialité publique, il s'agira par exemple de la désignation du propriétaire, de la nature de la domanialité, de la date et de la forme d'acquisition…
Parmi ces attributs pourront être intégrées des pièces jointes ; il s'agira par exemple d'un arrêté préfectoral, d'une convention de gestion ou de tout autre document ayant une influence directe sur l'analyse PUG.
Toutes ces informations doivent être associées à la géométrie des polygones ; pour cela, une base de données a été mise en place. Elle regroupe un ensemble de tables[5], chacune étant associée à une catégorie. Une table se présente sous la forme d'un tableur, dont chaque colonne correspond à un attribut et chaque ligne à un polygone.
Lorsqu'un polygone est créé, sa géométrie est stockée au sein de la table correspondante sur la même ligne que les informations liées à ce polygone.
Les attributs diffèrent bien sûr pour chaque table puisque les informations collectées varient d'une catégorie à l'autre.

[5] Voir annexe n°1 : Schéma de l'organisation des données PUG

II Mise en œuvre d'une analyse PUG en zone portuaire ancienne

Voyons maintenant les points importants que soulève la réalisation d'une analyse PUG sur mon secteur d'étude.

II.1 Choix du niveau de détail

II.1.1 Analyse des besoins

Il s'agit de la première question à se poser avant toute recherche d'informations, en gardant à l'esprit que le concept PUG doit rendre le portail simple d'utilisation, et non pas le transformer en un millefeuille d'informations.
Le choix du niveau de détail est conditionné par les attentes des utilisateurs du portail.
Quelles informations souhaitent-ils voir apparaître dans les différentes couches de l'analyse PUG ?

Plaçons-nous dans le cas d'une collectivité qui veut optimiser la gestion de son domaine public ou l'aménager : elle désirera connaître l'étendue de son patrimoine et de ses prérogatives de gestionnaire, mais sans aller dans le détail. Il s'agit avant tout ici de traiter le foncier[6] et les principales infrastructures, à l'image des ponts. En ce qui concerne l'occupation, l'usage et la réglementation, le niveau de détail sera plus élevé afin de pouvoir traiter notamment un certain nombre d'AOT, sans pour autant être exhaustif. L'enjeu pour la collectivité est d'avoir connaissance des activités et réglementations qui peuvent être décisives en matière de gestion et d'aménagement.

Il est ainsi nécessaire de faire un tri entre les éléments pertinents et ceux qui le sont moins, ce qui n'est pas chose évidente car il s'agit là d'une notion tout à fait relative. A titre d'exemple, la gare pourrait à elle seule faire l'objet d'un SIG en raison de la grande quantité d'informations à traiter dans le bâtiment voyageur, sur le parvis et au niveau des quais. Mais cela n'a réellement d'intérêt que pour les acteurs du monde ferroviaire, ces informations doivent par conséquent être exclues de l'outil qui a une vocation plus généraliste.

II.1.2 Le cas des réseaux

La question des réseaux est assez délicate. Est-il indispensable d'intégrer l'ensemble des réseaux faisant l'objet d'une AOT sur le domaine public alors même qu'il existe le téléservice réseaux et canalisations, au sein duquel les exploitants ont l'obligation de renseigner les zones d'implantation géoréférencées de leurs réseaux ? A mon sens, cela représente une grande quantité d'informations qui nuisent à la lisibilité de la couche Occupants. Aussi, je pense qu'il est plus judicieux de ne faire figurer que les réseaux qui présentent un risque (gaz, assainissement…).

II.2 Recherche des données

Comme je le précisais dans la première partie, la zone portuaire ancienne retenue pour expérimenter le concept PUG se caractérise par un grand nombre de protagonistes, qu'il s'agisse des propriétaires ou des gestionnaires. De ce fait, les données se trouvent disséminées parmi une multitude de services.

[6] Nous entendons par « foncier » l'ensemble des propriétés bâties et non bâties

II.2.1 Cibler le rôle de chaque protagoniste

La connaissance du rôle de chacun est donc un préalable indispensable avant toute recherche de données.
Si cela reste relativement simple dans certains cas tels que la gestion du domaine public ferroviaire ou de la voirie départementale, la tâche s'avère plus ardue lorsqu'il s'agit d'identifier les différents intervenants du DPM et leur rôle respectif. Nous comptons en effet la DDTM, la Direction InterRégionale de la Mer (DIRM), la région…
Il est d'autant plus difficile de s'y retrouver que les restructurations y sont fréquentes. La décentralisation des ports d'intérêt national en 2007 a par exemple entraîné la disparition du Service Maritime et de Navigation de Languedoc-Roussillon (SMNLR), tandis que la révision générale des politiques publiques en 2010 a conduit à la création des DIRM et DDTM.
Une synthèse des recherches sur les services à vocation maritime figure en annexe[7], elle pourra être avantageusement consultée avant toute recherche de données relatives au DPM.

II.2.2 Le cadastre

En ce qui concerne la propriété, le cadastre constitue la première source d'informations. L'obtention par le biais de mon maître de stage d'un accès au serveur professionnel des données cadastrales m'a permis de consulter les matrices cadastrales.
Cela s'avère efficace pour déterminer le propriétaire présumé d'une parcelle cadastrée. Bien entendu, il faut rester prudent quant à l'exactitude des termes employés. Par exemple, une parcelle de domaine public ferroviaire est indiquée comme appartenant à la Société Nationale des Chemins de Fer alors que cette dernière n'a pas la propriété du domaine public ferroviaire. En effet, l'Etat lui a remis en dotation les biens concernés et reste propriétaire. L'utilisation du cadastre doit donc être vue comme une première approche de la propriété et les données obtenues doivent être croisées avec d'autres sources d'information.

II.2.3 Les archives

Elles constituent une véritable mine d'informations. Qu'il s'agisse des archives municipales ou départementales, elles m'ont permis d'obtenir une part non négligeable des informations nécessaires à l'analyse PUG. Les archives municipales de la ville de Sète donnent par exemple accès à l'ensemble des Délibérations du Conseil Municipal (DCM), à l'exception des plus récentes qui sont en ligne sur le site de la ville. Cela s'avère très utile en matière de patrimoine communal (transferts de gestion, rétrocessions de voies, travaux, déclassements…). En outre, les archives sont la porte d'entrée de l'étude historique de l'espace, notamment par le biais du cadastre ancien, d'articles de journaux et de photographies.

II.2.4 Les images aériennes

Les photographies aériennes sont indispensables pour la compréhension de l'espace. Outre le fait qu'elles révèlent certaines imprécisions du cadastre (si elles sont géoréférencées et superposées à ce dernier), elles permettent surtout d'avoir accès aux usages et occupations du territoire. Bien entendu, les images aériennes utilisées pour repérer la situation actuelle du sol peuvent dater de quelques années, et une partie des détails récents n'y apparaît donc pas. De plus, les informations qu'elles contiennent ne sont pas nécessairement exhaustives du fait de l'emprise ou de la fréquence

[7] Voir annexe n°2 : Les services à vocation maritime

temporelle de certains usages. Il convient donc de coupler l'analyse des photographies aériennes à des sorties sur le terrain afin d'avoir une approche complète de la zone d'étude.

II.2.5 L'entretien avec une personne compétente

Il reste le moyen le plus efficace d'obtenir des explications et des informations. Il nécessite une bonne connaissance du terrain, des différents intervenants qui y exercent leurs prérogatives ainsi que des compétences du service que l'on contacte, de façon à se montrer clair et concis le jour J, en posant les bonnes questions.
Aussi l'entretien doit-il intervenir après une phase de recherche la plus complète possible. Il doit permettre de confirmer ou d'infirmer certaines hypothèses et de répondre aux interrogations subsistant malgré les recherches. Il offre également l'occasion de demander à consulter des documents introuvables sur internet ou aux archives, à l'image de certains plans.
La liste des personnes rencontrées dans le cadre de mon TFE figure en annexe[8].

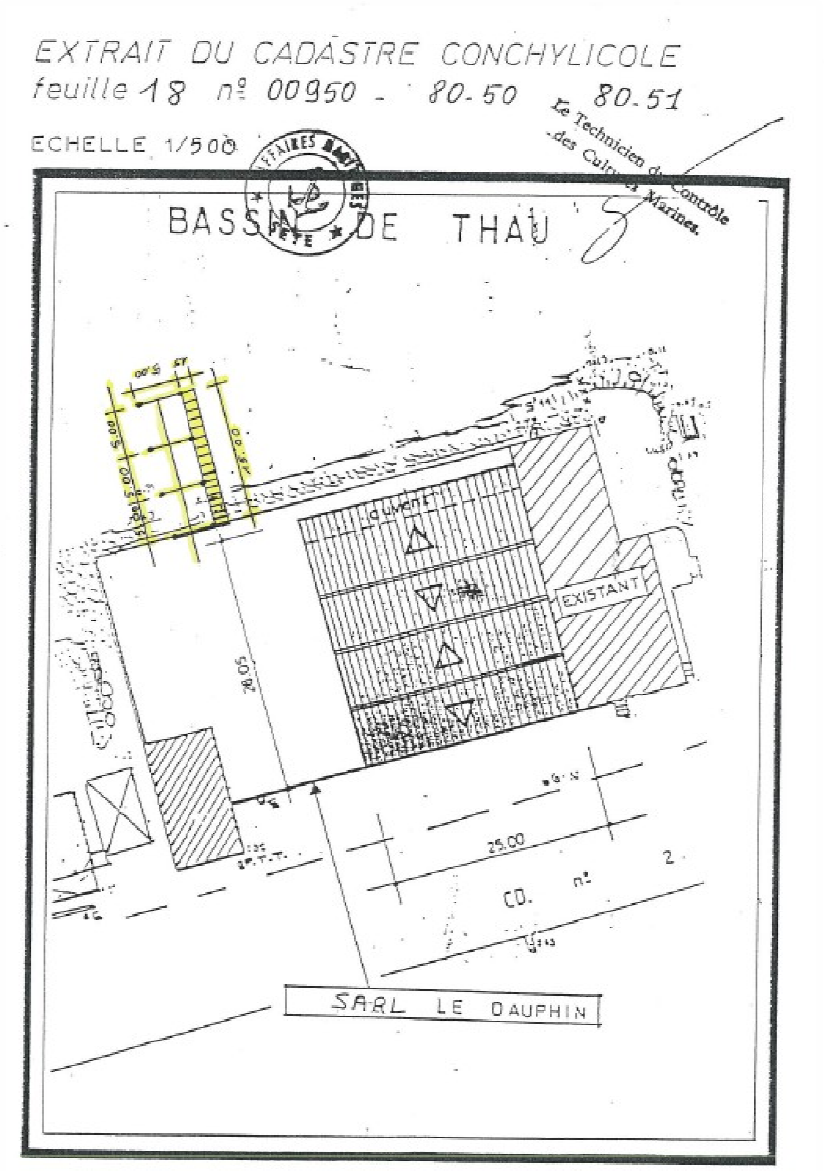


Figure 9 : ***Plan d'une concession conchylicole obtenu lors d'un entretien à la DML 34***

[8] Voir annexe n°3 : Liste des personnes rencontrées

II.3 Des données hétérogènes

II.3.1 Une précision très variable

Les données obtenues pour l'ensemble de la zone d'étude se caractérisent par une grande hétérogénéité. Certains périmètres ayant fait l'objet d'un transfert de gestion sont définis avec des coordonnées planimétriques[9] données au centimètre dans un plan annexé à la convention, alors que d'autres sont définis par une simple indication « transfert de gestion jusqu'à 5 m du bord à quai ». En ce qui concerne le périmètre du port de Sète, le plan est à l'échelle du 1/15000 pour l'ensemble de la zone, avec quelques zooms au 1/1000 pour les zones plus complexes, à proximité des ponts mobiles par exemple.

Dans d'autres cas aucune donnée n'est disponible, la limite de propriété ou de gestion est alors déterminée par déduction (l'espace restant entre plusieurs propriétaires dont les droits sont bien définis spatialement) ou par observation sur le terrain (limite apparente) sans qu'aucun document ne vienne prouver l'information.
La route départementale n°2 s'inscrit par exemple dans ce cas de figure. Faute d'avoir pu consulter un document portant sur l'emprise acquise lors de la réalisation de la route, le périmètre est déterminé dans sa partie sud par déduction puisqu'il est compris entre le port de Sète et le domaine public ferroviaire, deux propriétés aux limites connues.

II.3.2 Proposition d'attributs sur la qualité des données

Bien entendu, cette hétérogénéité a un impact très fort sur la précision des polygones tracés à partir des informations obtenues. Or, en l'état actuel l'outil ne prend pas en compte la précision des données traitées ni leur véracité. S'il faut garder à l'esprit que l'outil n'a pas vocation à fixer des limites avec une position centimétrique, il serait toutefois judicieux que chaque polygone tracé comporte un attribut « précision » relatif à la classe de précision du tracé, ainsi qu'un attribut « niveau de confiance » caractérisant la fiabilité des informations liées au polygone.

Ils permettraient d'une part d'informer l'utilisateur sur la qualité des données qu'il consulte, et d'autre part ils mettraient en lumière les informations nécessaires à l'amélioration du portail. Un polygone avec un niveau de confiance faible serait ainsi une invitation à des recherches plus approfondies.

[9] Système NTF, Ellipsoïde Clarke 1880, projection Lambert III

II.4 Le traitement des données

II.4.1 Saisie des polygones

Il est réalisé avec le logiciel SIG OpenSource Quantum Gis. Le travail de saisie est effectué à partir d'orthophotographies fournies par l'OGE et présentant une résolution de 30 centimètres. Ces images sont en outre géoréférencées dans le système RGF 93 en projection Lambert 93. Le cadastre est également utilisé, il est importé par flux WMS. Les différentes couches de la base de données sont chargées sous la forme de couches PostGis[10], la géométrie de chaque polygone saisi est alors directement stockée dans la base de données. D'une manière générale, le tracé des polygones est réalisé en cohérence avec les images aériennes, ce qui implique des discordances avec le cadastre.

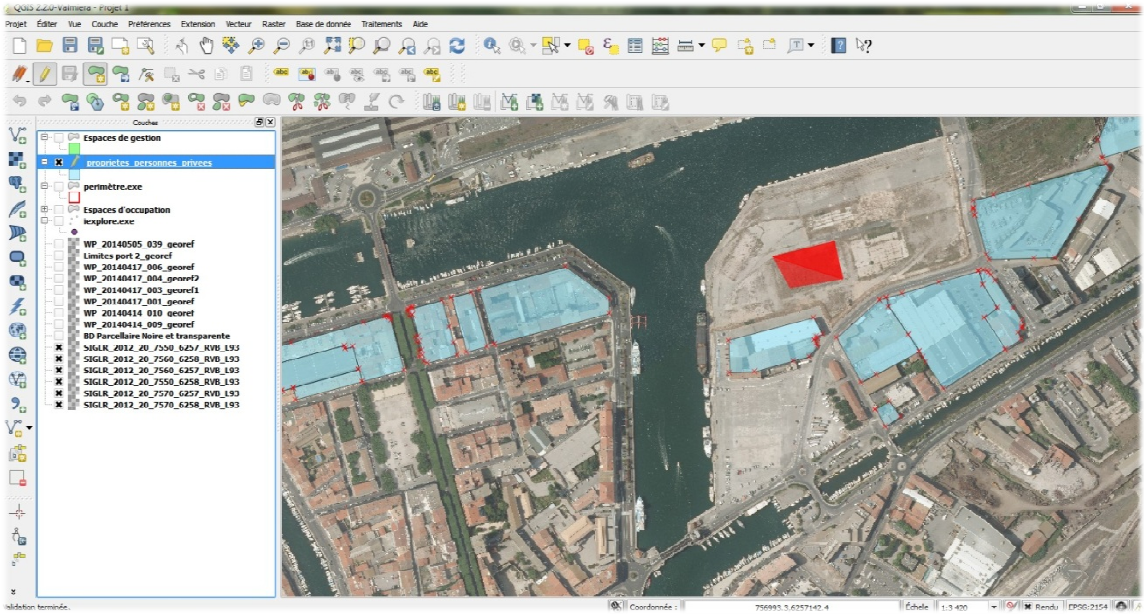


Figure 10 ***: Saisie d'un polygone sous QGIS,*** **Capture d'écran**

II.4.2 Traitement des informations papier

Il nécessite la création d'un raster géoréférencé. Pour cela, il faut prendre une photographie du plan, puis la géoréférencer directement avec Quantum Gis en saisissant des points homologues sur l'image aérienne et sur le cliché.
Par ailleurs, le tracé sur un raster s'avère généralement peu précis, les polygones obtenus sont ajustés afin qu'ils correspondent au mieux à la réalité du terrain et aux autres sources de données.

[10] PostGis est un module de PostgreSQL (système de gestion de base de données) permettant de traiter les données spatiales

III Application pour le port ancien de Sète

Il s'agit là de détailler les recherches effectuées, les résultats obtenus et les difficultés rencontrées pour l'application de l'analyse PUG au périmètre du port.

III.1 Recherche de données

La grande majorité des informations récoltées proviennent de la consultation en ligne des annexes des délibérations du Conseil Régional de Languedoc-Roussillon, puisque le port est propriété de la région. C'est ainsi que j'ai pu accéder à la convention de transfert du port, aux statuts de l'EPR Port de Sète Sud de France, aux conventions de gestion des concessions plaisance, pêche et commerce… Cependant, certaines annexes trop volumineuses pour être dématérialisées ont nécessité une consultation sur place à l'Hôtel de région, à l'instar des plans.

Les DCM ont également été mises à profit concernant les transferts de gestion à la ville de Sète de quelques quais ayant perdu leur vocation portuaire.

III.2 Analyse de la propriété et de la gestion

D'un point de vue général, chaque port a un propriétaire et un exploitant. Le propriétaire peut faire le choix d'exploiter directement le port en régie directe ou peut déléguer son exploitation à un concessionnaire par une Délégation de Service Public (DSP). La DSP est limitée dans le temps. Le concessionnaire peut être public (Chambre du Commerce et de l'Industrie - CCI), semi-public (Société d'Economie Mixte) ou privé (yachting club). Il assure l'exploitation portuaire qui comprend par exemple le développement des équipements, les services aux navires et aux passagers, la promotion commerciale…

III.2.1 Un transfert de propriété

Jusqu'au 31 décembre 2006, le port de Sète était un port d'intérêt national propriété de l'Etat avec trois concessions d'outillages publics[11] accordées à la CCI de Sète-Frontignan-Mèze : commerce, pêche et plaisance. La CCI endossait ainsi le rôle de gestionnaire dans le périmètre des concessions tandis que l'Etat assurait la gestion des espaces restants (canaux, bassins, ponts…) par le biais du SMNLR.

Au 1er janvier 2007, la Région Languedoc Roussillon devient propriétaire du port en application de l'article 30 de la loi de décentralisation du 13 août 2004. Le transfert est opéré par la convention de transfert n°060890 passée entre l'Etat et la région le 22 décembre 2006. Il faut noter que le périmètre du port transféré correspond à la délimitation administrative de l'arrêté préfectoral n°2006-I-2939 du 7 décembre 2006, qui exclut par exemple certains quais ayant perdu leur vocation portuaire. A l'intérieur du périmètre, l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat devient propriété de la région, à l'exception toutefois des établissements de signalisation maritime dont la liste est annexée à la convention. Le 6 avril 2012, un arrêté préfectoral[12] vient modifier les limites administratives du port de Sète. Il remplace l'arrêté préfectoral du 7 décembre 2006 suite à l'incorporation dans le périmètre du port de parcelles du domaine public ferroviaire.

[11] Une concession d'outillage public est un contrat ayant pour objet la réalisation et l'exploitation d'installations nécessaires au chargement et déchargement des navires, à la manutention et au stockage des marchandises

[12] Voir annexe n°4 : Arrêté préfectoral du 6 avril 2012

III.2.2 Plusieurs conventions de gestion

La région devenue propriétaire se substitue à l'Etat comme autorité concédante. Les concessions commerce et pêche arrivent à échéance au 31 décembre 2007 en vertu de l'article 30 alinéa IV de la loi 2004-809 du 13 août 2004, tandis que la concession plaisance court jusqu'au 31 décembre 2019.
Etant donnée la fragilité financière de la CCI de Sète-Frontignan-Mèze, la région lance fin 2007 une procédure de DSP pour l'attribution des nouvelles concessions commerce et pêche. La procédure étant longue, la région reprend temporairement les deux concessions afin d'assurer la continuité du service public portuaire au 1er janvier 2008. Pour cela, elle crée en date du 23 novembre 2007 un EPR (Port de Sète Sud de France) doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Par la convention du 26 décembre 2007, la région confie à l'EPR la gestion et l'exploitation des activités commerce et pêche pour une durée de deux ans à compter du 1er janvier 2008. La région met à disposition de l'EPR (pas de transfert de propriété) l'ensemble des biens nécessaires à la bonne exécution de la régie. Dans le périmètre d'exploitation, l'EPR est habilité à délivrer les AOT constitutives de droits réels, après accord formel de la région. A l'extérieur du périmètre de la concession, c'est la région qui assure le rôle de gestionnaire.
Plusieurs avenants à cette convention vont permettre de modifier le périmètre d'exploitation ainsi que la liste des biens mis à la disposition de l'EPR. De plus, la conjoncture économique défavorable rend infructueuse la procédure de DSP et la convention de gestion se voit prolongée à plusieurs reprises par avenants.

En outre, suite à la dégradation des conditions d'exploitation de la concession plaisance par la CCI de Sète-Frontignan-Mèze, la région décide par délibération du 29 novembre 2010 d'approuver le retrait de cette concession au 31 décembre 2010.
Par délibération du 22 décembre 2010, la région confie par convention l'activité plaisance à l'EPR. La convention est signée le 28 décembre 2010. Effectif au 1er janvier 2011, le mode de gestion choisi est celui de la régie personnalisée (comme pour les deux autres concessions).

Par la même délibération du 22 décembre 2010, le périmètre de gestion de l'EPR est étendu au 1er janvier 2011 à l'ensemble de la zone portuaire, à quelques exceptions près (bâtiment de la direction générale du port, capitainerie, ponts levants et bâtiments annexes…) où la région reste gestionnaire.
La régie accordée à l'EPR est par la même occasion prolongée jusqu'au 31 décembre 2020.
Le 22 décembre 2011, une délibération propose un premier avenant venant modifier la convention de gestion (des trois activités). Sont concernés les limites des différentes activités confiées à l'EPR et les périmètres des espaces qui sont mis à disposition par la région.

III.2.3 Parcellisation de la propriété et de la gestion

Pour en revenir au concept PUG sur la zone d'étude, la région est propriétaire de l'ensemble des biens compris dans le périmètre du port, à l'exception des deux établissements de signalisation maritime suivants qui restent propriété de l'Etat : le feu Est d'entrée dans le bassin de Thau à l'extrémité du quartier de la Pointe Courte, et le feu Ouest d'entrée dans le bassin de Thau situé quartier de la Plagette.

En ce qui concerne la gestion, elle est assurée par l'EPR Port de Sète Sud de France sur l'ensemble de la propriété de la région à l'exception des Ponts de la gare, Sadi-Carnot et de Tivoli. Les deux établissements de signalisation maritime sont quant à eux gérés par le Service Phares et Balises, qui dépend actuellement de la DIRM Méditerranée[13].

[13] Voir annexe n°2 : Les services à vocation maritime

III.2.4 Le cas particulier des quais à vocation urbaine

Bien que situés en dehors du périmètre du port, les quais ayant perdu leur vocation portuaire méritent d'être mentionnés.
Autrefois compris dans le périmètre du port, ces quais sont aujourd'hui dédiés à la circulation urbaine et au stationnement. Exclus du transfert à la région en 2007, ils demeurent la propriété de l'Etat.

Figure 11 : ***Les quais à vocation urbaine restés propriété de l'Etat (en vert),*** **Capture d'écran du PLM**

En ce qui concerne leur gestion, plusieurs transferts de gestion ont eu lieu au profit de la commune de Sète. Dresser un inventaire exhaustif des quais transférés en gestion à la ville n'est pas chose aisée, car les transferts ont été effectués au coup par coup des années 1980 à nos jours.

Si le transfert des quais Vauban, du Pavois d'or et François Maillol est clairement indiqué dans la DCM n° D-20020057 du 1er mars 2002, je ne suis pas parvenu à retrouver de document attestant des transferts de 1978 et 1987, pourtant évoqués dans la DCM de 2002. Néanmoins, une DCM du 15 février 1978 explicite tout de même « un programme de remise en état des chaussées et trottoirs des quais désaffectés par le trafic portuaire » dans le cadre du « transfert de domanialité de certains quais de Sète ». Cela concerne sur la zone d'étude le quai de Bosc et le quai du Docteur Scheydt. On peut donc vraisemblablement penser que la gestion de ces deux quais est assurée par la ville de Sète.

Le processus inverse a été effectué au niveau du quai Paul Riquet. Un transfert de gestion conclu entre l'Etat et la commune de Sète en date du 5 septembre 2005 a confié la gestion d'une parcelle située le long du quai Paul Riquet à la ville. Cependant, une portion de cette parcelle est devenue propriété de la région lors du transfert du port en 2007. Le transfert de gestion a alors été résilié partiellement par convention en juillet 2013, de façon à ce que la région puisse réaffecter à l'exploitation portuaire la portion de parcelle en question[14].

[14] Voir annexe n°5 : Convention de résiliation d'un transfert de gestion

III.3 Réglementations et occupants

III.3.1 Des AOT listées lors du transfert du port

En ce qui concerne les AOT accordées et l'occupation du DPM qui en résulte, la difficulté première est d'obtenir des données à jour. En effet, l'EPR Port de Sète Sud de France ne souhaite pas communiquer ses informations et rien n'est disponible sur internet, aussi j'ai du composer avec les données disponibles. Un inventaire des AOT en cours au moment du transfert du port en 2007 est annexé à la convention de transfert. La liste comprend les AOT délivrées par l'Etat ainsi que les AOT délivrées par la CCI de Sète-Frontignan-Mèze dans le périmètre des trois concessions. Sont indiqués : la date d'effet, la date d'échéance, la désignation du bénéficiaire et, pour les AOT de l'Etat, l'arrêté ou la convention correspondants.

Sur mon secteur d'étude, seulement sept AOT sont répertoriées. Les trois premières ont été délivrées par la CCI dans le périmètre de la concession pêche au niveau du bassin du Midi tandis que les quatre autres l'ont été par l'Etat.
Il est nécessaire de déterminer parmi ces autorisations celles qui ont été renouvelées et restent effectives aujourd'hui, notamment par une visite de terrain. Bien entendu, l'exercice ne donne pas accès à l'ensemble des informations liées à l'AOT qui nécessite que l'EPR communique ses données, mais il a au moins le mérite de fixer de manière plus ou moins précise le périmètre des AOT effectives.

Concernant les trois AOT accordées par la CCI sur les quais du bassin du Midi, elles avaient pour destination la réparation navale ou le stockage de matériel. La zone a été totalement réaménagée pour la plaisance en 2013, et seule l'AOT délivrée à l'association des pêcheurs amateurs et plaisanciers de Sète a été renouvelée, son périmètre étant situé hors du secteur réaménagé.

Pour ce qui est des AOT délivrées par l'Etat, la première concerne une canalisation de gaz passant sous le canal de Sète au niveau du quartier de la Plagette. Arrivant à échéance en 2004, elle fait l'objet d'une convention nationale qui a été renouvelée.
La seconde autorisation est relative à une occupation du DPM par les installations dédiées aux activités sportives nautiques de l'association CETTARAMES. L'AOT a été accordée par l'arrêté préfectoral n°05-SDP-VII-08, un plan du périmètre y est annexé. L'AOT arrivait à échéance en mars 2010, mais elle a probablement été renouvelée pour une durée de cinq ans puisque le périmètre est toujours occupé par l'association.
La troisième concernait une péniche à usage de club privé quai François Maillol mais la péniche n'est plus présente aujourd'hui, l'autorisation n'est donc plus effective.
Enfin, la dernière est liée à l'occupation du plan Paul Riquet par la ville de Sète à des fins de stationnement urbain gratuit. Elle a fait l'objet d'un arrêté préfectoral (n°02-SDP-VII-09) en date du 12 avril 2002 et a pris fin en mars 2004. Néanmoins la zone est toujours dédiée au stationnement urbain aujourd'hui, laissant penser que la commune bénéficie actuellement d'une AOT sur ce secteur.

Ainsi seront créés quatre polygones dans la couche occupants, correspondant aux limites des prérogatives des bénéficiaires des quatre AOT prises en compte. La couche réglementation sera également renseignée avec le périmètre d'application de chacune des autorisations délivrées par l'EPR, même si ces autorisations ne sont pas consultables pour le moment.

III.3.2 Une convention d'occupation au profit de la ville de Sète

Une employée du service technique municipal m'a fourni la copie d'une convention passée entre l'EPR Port de Sète Sud de France et la commune de Sète. Cette convention datant de mai 2013 a pour objet de mettre à disposition de la ville une aire de stationnement située entre le quai nord du bassin du Midi et la route de Cayenne. La commune est ainsi occupante de cet espace destiné au stationnement payant. La convention était accordée jusqu'au 31 décembre 2013 avec la possibilité d'un renouvellement à la date anniversaire, ce qui semble avoir été le cas puisque l'aire de stationnement est toujours aménagée pour le stationnement payant (portiques, signalétique…).

III.3.3 La problématique des anneaux de plaisance

Si le port de Sète constituait il y a encore quelques années une exception en matière de plaisance en proposant des anneaux gratuits, leur usage est aujourd'hui payant. Deux alternatives sont proposées par le port de plaisance :

- La première consiste en l'attribution d'un poste d'amarrage à l'année. Elle fait l'objet d'un contrat d'amarrage d'une durée d'un an avec reconduction expresse. Le plaisancier est alors occupant locataire et il doit s'acquitter du paiement d'une redevance annuelle, calculée en fonction du plan d'eau occupé et des dimensions du bateau.

- La seconde alternative est l'escale. Le poste d'amarrage est attribué en fonction des places disponibles, le bateau peut être amené à être déplacé en cours d'escale. Le montant de la redevance est calculé à la journée, à la semaine ou au mois. Dans ce cas, le plaisancier n'est pas considéré comme un occupant mais comme un simple usager.

Figure 12 : ***Postes d'amarrage situés quai Vauban***

A noter que le port de Sète ne pratique pas de contrats d'amodiation dans le périmètre du port de plaisance.

Dans le cadre de l'analyse PUG, les postes d'amarrage à l'année seront traités sous forme de polygones d'occupation. Le nom du locataire, la date d'échéance du contrat ainsi que les caractéristiques de l'embarcation pourront figurer en attributs.
Cependant, ces données ne sont pas accessibles actuellement, cela nécessiterait une coopération avec l'EPR Port de Sète Sud de France. De plus, il n'est pas possible de distinguer sur le terrain les amarrages à l'année et ceux destinés aux escales. Aussi les postes d'amarrage ont été traités sous forme de périmètres globaux de location.

III.4 Usages

III.4.1 Analyse de la règlementation et constats in situ

Le règlement d'exploitation du port de plaisance détermine pour chaque quai les embarcations privilégiées et la possibilité ou non d'y faire escale.
A titre d'exemple, le bassin du Midi accueille les embarcations de plaisance de 11 à 50 m et l'amarrage en escale n'est pas proposé ; l'escale est en revanche possible quai François Maillol ou quai Paul Riquet.
Chaque secteur d'amarrage pourra ainsi faire l'objet d'un périmètre d'usage distinct où seront précisées les caractéristiques mentionnées ci-dessus.

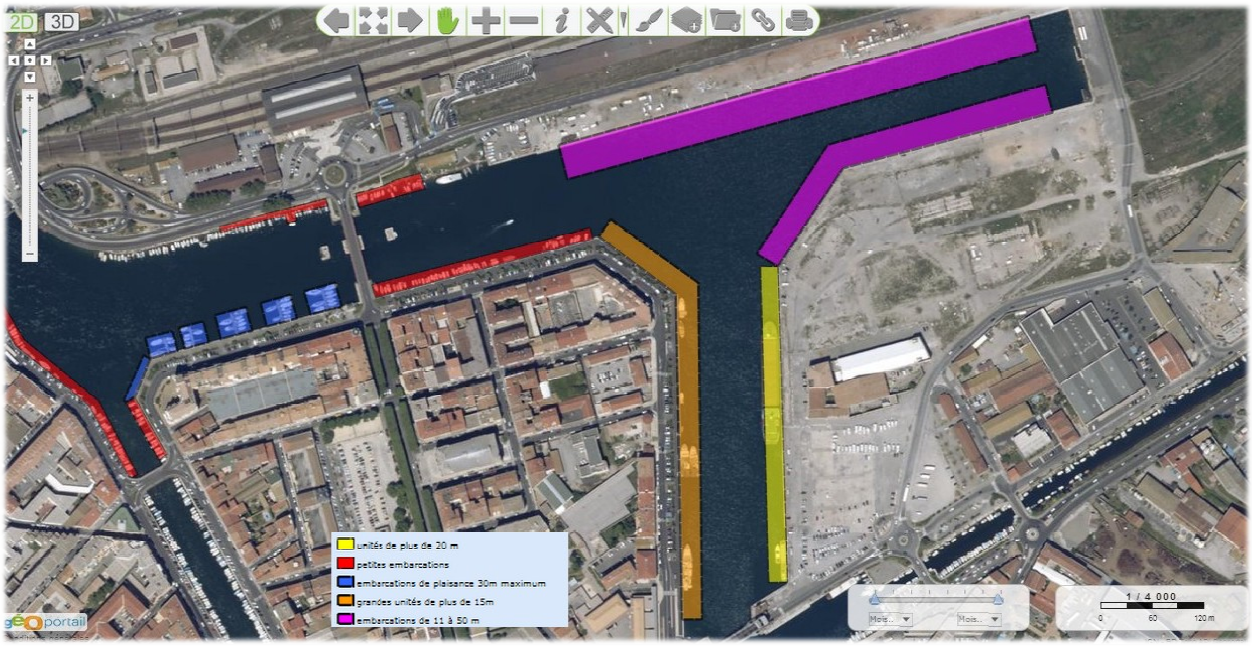


Figure 13 : ***Stationnement des navires et bateaux selon leur longueur maximale,*** **Capture d'écran du PLM**

Par ailleurs, les usages non renseignés dans le règlement d'exploitation du port de plaisance pourront être décelés par une ou plusieurs visites de terrain, par les images aériennes ou à l'aide de toute autre source d'information.

III.4.2 Temporalité des usages

Il est également important de prendre en compte la temporalité des usages. Si certains sont permanents comme la circulation routière, d'autres sont saisonniers (la baignade par exemple) ou même ponctuels comme la pêche à la daurade. Cette dernière rassemble plusieurs centaines de pêcheurs aux abords des quais de la daurade et du mistral lors de la migration des daurades fin septembre. Chaque polygone d'usage comporte donc un attribut « Période » qui permet de renseigner sa temporalité.

Conclusion de la Partie II

L'élaboration du concept PUG a nécessité une réflexion sémantique quant aux termes employés de façon à mettre au point un outil reconnu par l'ensemble des acteurs du littoral. Le contenu de chacune des trois thématiques a ensuite été arrêté, et un outil informatique mis en place afin de stocker l'ensemble des informations du portail relatives à l'analyse PUG.
L'application de cette analyse sur ma zone d'étude m'a conduit à me poser un certain nombre de questions, portant notamment sur le niveau de détail adopté, l'orientation à donner à mes recherches ou encore le traitement des données obtenues.
En ce qui concerne le périmètre du port régional, mes recherches ont révélé une grande complexité pour chaque thématique abordée. L'analyse PUG permet de transcrire spatialement cette complexité, bien qu'elle souffre pour le moment d'un manque évident de données.

Partie III : Vers un concept PUG en quatre dimensions

I Utilisation de la troisième dimension

I.1 Une troisième dimension indispensable

Si la parcellisation PUG en deux dimensions convient tout à fait lorsque nous nous trouvons dans le cas classique de l'article 552 du code civil[15], elle s'avère très insuffisante dès lors que le découpage selon la propriété ou la gestion implique l'utilisation de volumes.
C'est le cas lorsqu'il convient de dissocier les droits du sol des droits liés aux éléments supportés par le sol (droits de superficie) ou situés en dessous (droits de tréfonds).
En ce qui concerne la propriété affectée de la domanialité publique, il peut s'agir d'une superposition d'affectations à des niveaux différents, d'une construction faisant l'objet d'un bail emphytéotique administratif, d'une infrastructure réalisée dans le cadre d'une AOT constitutive de droits réels…
En outre, des volumes affectés de la domanialité publique peuvent se situer au sein d'ensembles immobiliers complexes placés sous le régime de la division en volumes.

D'un point de vue technique, la vue en trois dimensions au sein du PLM sera assurée par le drapage des différentes couches de données 2D sur un Modèle Numérique de Terrain (MNT). Dans les cas où la troisième dimension est nécessaire à la définition de la propriété ou de la gestion, des volumes seront créés, ils seront positionnés en concordance avec le MNT.

I.2 Ponts et troisième dimension

Sur ma zone d'étude, les nombreux ponts nécessitent l'emploi de la troisième dimension.
Concernant la propriété de ces derniers, la jurisprudence est constante : l'arrêt « préfet de l'Hérault » du 14 décembre 1906, affirmant que le pont est un élément constitutif de la voie dont il relie les parties séparées, a été confirmé par l'arrêt du Conseil d'Etat du 26 septembre 2001 dit « département de la Somme ». La personne propriétaire de la voie rétablie grâce au pont est donc également propriétaire de l'infrastructure et son entretien lui incombe.
Néanmoins, une convention peut prévoir la répartition des missions d'entretien entre les différentes personnes concernées, notamment lorsque la construction de l'ouvrage est réalisée dans le cadre de la création d'une voie nouvelle.

Pour ce qui est des ouvrages ferroviaires, les pratiques de RFF sont claires : s'il s'agit d'un pont-rail, RFF est propriétaire de l'infrastructure et en assure l'entretien, tandis que la collectivité assume l'entretien de l'espace sous ouvrage.

[15] Article 552 du code civil : « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous. Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre "Des servitudes ou services fonciers ». Il peut faire au-dessous toutes les constructions et fouilles qu'il jugera à propos, et tirer de ces fouilles tous les produits qu'elles peuvent fournir, sauf les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines, et des lois et règlements de police. »

Sur la zone étudiée, le chemin de fer franchit le canal de la Bordigue en empruntant le pont à bascule Maréchal Foch. Ce dernier est la propriété de RFF, tandis que le canal et les cheminements piétons sont du ressort de la région Languedoc-Roussillon, propriétaire du canal.

Figure 14 : ***Cheminement piéton sous le pont-rail Maréchal Foch***

En cas de pont-route, c'est l'inverse : la collectivité possédant la voirie est propriétaire du pont et gestionnaire de ce dernier, tandis que RFF entretient les installations ferroviaires. L'ouvrage de franchissement des voies ferrées par la route départementale n°2 se trouve dans ce cas de figure : le département de l'Hérault est propriétaire et gestionnaire du pont.
Dans les deux situations, la convention fait mention de la superposition d'affectations pour la portion d'espace où les deux domaines publics se superposent.

Les quatre ponts restants permettent le franchissement des canaux du port par des voies communales (pont de la Bordigue, pont de la Gare et Pont de Tivoli) ou par la route départementale n°2 (pont Sadi-Carnot). Contrairement au pont ferroviaire, ils sont considérés comme des infrastructures portuaires, ce qui explique qu'ils relèvent de la propriété de la région Languedoc-Roussillon et non de celle des collectivités propriétaires des voies. La définition des droits de propriété peut alors se passer de volumes, puisque le propriétaire des canaux est également propriétaire des ponts les enjambant.

En revanche, la gestion des trois ponts mobiles (pont Sadi Carnot, pont de la Gare et pont de Tivoli) est assurée par la région, tandis que les canaux sont gérés par l'EPR Port Sud de France, des volumes de gestion devront donc être créés.

II Intégration du facteur temps

La mer et le littoral étant des milieux en permanente évolution, il aurait été inapproprié de réaliser un portail figé d'un point de vue temporel.
C'est pourquoi le PLM prend en charge la dimension temps, ce qui constitue l'une des principales innovations de cet outil.
Par le biais de deux curseurs présents sur l'interface cartographique, l'utilisateur définit les dates extremums de la période qu'il souhaite consulter, et les données s'affichent en conséquence. Cette analyse temporelle est rendue possible par la présence de deux attributs (date de début et date de fin) pour chaque entité créée.
Cette intégration du paramètre temps permet d'élargir le champ d'application de l'analyse PUG, notamment en ce qui concerne l'aménagement urbain.

II.1 Aménagement et usages anciens

Nombre de projets d'aménagement urbain voient leur réalisation compromise, suite à la découverte d'éléments insoupçonnés liés à une utilisation antérieure de l'espace. Il peut s'agir d'un équipement non visible dont la nécessaire démolition va augmenter le coût de l'opération, ou encore d'une pollution du sol impliquant de lourds travaux de décontamination. Cela illustre parfaitement le rôle prépondérant que tient la connaissance des usages passés en matière d'aménagement. Pourtant, en pratique, la plupart des propriétaires fonciers sont dans l'incapacité de positionner les usages anciens sur leur propriété. Et pour cause, il s'agit d'informations fastidieuses à obtenir et nécessitant une importante phase de traitement.

II.2 Une conception nouvelle de la parcellisation débouchant sur un outil adapté

Face à ces difficultés, l'analyse PUG développée dans le cadre du PLM est parfaitement en mesure d'apporter des solutions adéquates.
Puisqu'elle opère une parcellisation selon les usages constatés sur le terrain, nous pouvons tout à fait concevoir d'effectuer une analyse identique pour les usages passés, en s'appuyant sur toutes les sources de documentation disponibles.
L'analyse des prises de vues aériennes successives permet de localiser les infrastructures mais aussi de déterminer approximativement la date de construction et, si elle a eu lieu, celle de la démolition.

Elle permet également de se faire une première idée sur la nature de l'usage.
Néanmoins, une étude plus approfondie est nécessaire pour faire un inventaire exhaustif des usages, bon nombre d'entres eux n'étant pas directement identifiables à partir des clichés aériens. Il est donc important de consulter d'autres sources d'informations et notamment les archives qui regorgent de plans, photographies et notes de toutes sortes.

En outre, le PUG peut également définir des périmètres de gestion antérieure, de façon à identifier les anciens gestionnaires et ainsi faciliter les recherches d'archives en ciblant les services concernés.
Le portail se positionnerait alors comme un outil d'analyse permettant de réaliser un premier état des lieux de l'espace et d'orienter les études préalables.

II.3 Assistance à la détection de pollutions sur la zone d'étude

Comme je l'expliquais dans la première partie de ce mémoire, le secteur de la gare fait l'objet d'un important projet de reconversion urbaine. Les terrains dédiés sont principalement des friches appartenant à RFF, mais des terrains vacants situés dans le périmètre du port de Sète sont également concernés.
Dans les deux cas, il s'agit d'espaces ayant accueilli des activités industrielles ou commerciales, avec leur lot d'installations et de pollutions éventuelles.

Figure 15 : ***Espaces vacants compris dans le périmètre du port de Sète***

Ce sont justement ces pollutions qu'il convient de localiser car elles conditionnent la viabilité du projet d'aménagement. En effet, le coût de la décontamination peut s'avérer incompatible avec l'équilibre financier de l'opération, d'où la nécessité de maîtriser le facteur pollution le plus en amont possible.
A ce propos, Mme SOAVI, chef du service patrimoine et aménagement au sein de la direction régionale Languedoc-Roussillon de RFF, m'explique que les zones polluées aux hydrocarbures ou aux métaux lourds ne sont pas connues[16]. En cas de projet de reconversion, des études sont menées et les zones de pollution sont localisées par interprétation des archives de la Société Nationale des Chemins de Fer. Faute de document, un maillage est réalisé, ce qui s'avère nettement plus coûteux.
Nous comprenons donc très vite la nécessité de positionner les usages anciens afin d'orienter les études et d'en réduire le coût.

Sur le secteur à aménager, il est nécessaire de positionner les différents bâtiments ayant existé et il faut également déterminer leur fonction, de façon à faciliter l'évaluation du risque de pollution. En outre, les lieux de déchargement des navires, les zones de stockage de marchandises et les voies ferrées peuvent être localisés assez facilement.

[16] Entretien du 20 février 2014

De nombreuses photographies aériennes de l'IGN couvrent le secteur d'étude, elles sont consultables sur le géoportail.
Les premiers clichés datent de 1945, mais il faut attendre les années 1960 pour avoir des clichés du port présentant une résolution suffisante.
Nous y voyons distinctement les constructions de part et d'autre du bassin du Midi, mais également les grues et les marchandises stockées sur les quais.

Figure 16 : ***Photographie aérienne du bassin du Midi en 1964,*** **Géoportail**

A cette époque, le port de Sète était géré par le SMNLR avec des concessions d'outillage public accordées à la CCI de Sète-Frontignan-Mèze.

Des recherches effectuées parmi les archives de ces deux acteurs m'ont permis d'obtenir de précieuses informations : fonction de chaque bâtiment, plans de voies ferrées, position des grues, plans de travaux, rapports d'activité…

De cette façon, il est possible de délimiter des polygones d'usages anciens dont nous connaissons exactement la nature.

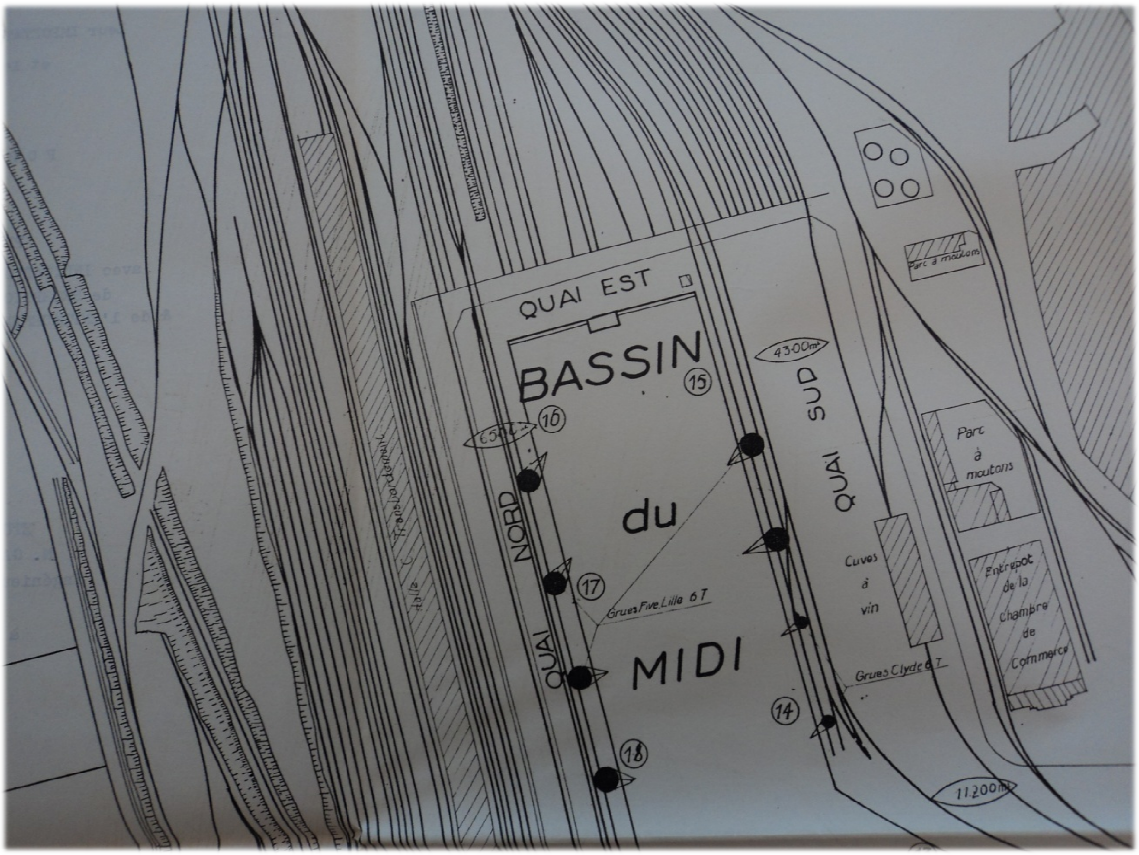


Figure 17 : *Plan du bassin du Midi en 1950,* Archives départementales de l'Hérault

Bien entendu, cela ne suffit pas pour caractériser avec précision la pollution, du site mais cela apporte une certaine connaissance historique de la zone à aménager. L'analyse PUG se positionne donc comme une étape préalable à des études plus poussées, qui seront orientées par les informations contenues dans le portail.

Conclusion de la partie III

Le recours à la troisième dimension et la prise en compte du facteur temps permettent d'élargir considérablement le champ d'action du PLM.
En effet, la propriété ou la gestion peuvent ainsi être définies en volumes quand cela s'avère nécessaire. En zone portuaire, les ponts sont ainsi traités en trois dimensions de façon à distinguer les prérogatives relatives à l'infrastructure de celles liées au sol.
Le littoral et la mer étant des milieux en permanente évolution, la prise en compte de la dimension temporelle est incontournable. Le paramètre temps permet d'intégrer les usages anciens dans l'analyse PUG qui devient ainsi un préalable aux études d'aménagement de l'espace.
Concernant mon secteur d'étude, la parcellisation de type PUG permet une approche historique des usages portuaires sur la zone à reconvertir et permet de localiser les éventuelles sources de pollution du sol.

Conclusion

Le littoral et le milieu marin sont soumis à des pressions toujours plus fortes, aussi des directives européennes telles que la directive cadre stratégie pour le milieu marin sont mises en place pour assurer la protection de ces milieux à forts enjeux.
Cela oblige les Etats membres à instaurer une planification de leurs espaces maritimes, nécessitant au préalable un inventaire des pressions qui s'y exercent.
La France s'inscrit dans cette tendance avec l'expérimentation du Portail du Littoral et de la Mer sur deux sites méditerranéens : l'espace maritime au large de Marseille d'une part et le littoral de Sète d'autre part.
Le premier est centré sur les usages en mer, tandis que le second se tourne principalement vers l'analyse des espaces publics, avec la mise en place d'une nouvelle parcellisation de l'espace.
La ville de Sète a été retenue en raison de la grande diversité de propriétaires publics que nous y trouvons, mais également du fait des forts enjeux auxquels sont confrontés les acteurs locaux. Les pressions y sont nombreuses et les contraintes très marquées.

Pour réaliser mon TFE, portant sur la mise en place du portail à Sète, j'ai arrêté une zone d'étude me semblant pertinente. Il s'agit de la zone portuaire ancienne, située de part et d'autre de la gare. Le secteur est en pleine reconversion urbaine avec plusieurs projets d'envergure. En outre, une analyse historique a révélé que la zone a déjà fait l'objet de profondes modifications lors des dernières décennies. Il en résulte une grande complexité quant aux prérogatives de propriété comme de gestion, et une mauvaise connaissance des usages.

Cela justifie la mise en place d'un nouveau type de parcellisation, appelé PUG, ayant pour objet de faciliter la gestion des espaces publics et leur aménagement. Il s'agit d'associer, pour une même portion d'espace, trois niveaux de réalités : la propriété, l'usage et la gouvernance.
Il a fallu choisir les termes employés puis définir le contenu de chaque thématique, de façon à répondre au mieux aux situations révélées par une analyse méticuleuse de la zone d'étude.
La mise en œuvre de cette parcellisation en zone portuaire m'a conduit à me questionner sur un certain nombre de problématiques telles que le niveau de détail souhaité, la recherche des informations, la précision des données utilisées ou encore la création de figures géométriques géoréférencées.

La démarche globale est illustrée avec le cas du port pour lequel les recherches de données ont été concluantes, permettant de mettre en place une parcellisation suffisamment élaborée pour présenter le concept PUG.

Cela ne doit pas occulter l'obstacle principal auquel mon travail s'est trouvé confronté : la difficulté à obtenir l'information. La DDTM et l'EPR Port Sud de France ont par exemple été réticents à communiquer leurs données, et il a fallu composer avec le peu d'informations disponibles sur internet ou obtenues par le biais d'autres services. Cela nuit au caractère exhaustif de l'étude puisqu'une proportion non négligeable d'espaces n'a pu être traitée, faute d'informations probantes.

J'ai également engagé une réflexion sur l'utilisation de la troisième dimension. Elle permet de traiter les cas où les droits du sol doivent être distingués des droits de superficie ou de tréfonds. Il faut alors avoir recours aux volumes. Sur ma zone d'étude, la 3D pourra être utilisée pour traiter les nombreux ponts.

Le PUG tire également profit du paramètre temps qui est pris en charge par le PLM. Les usages anciens peuvent être répertoriés, ce qui offre de nombreuses perspectives en matière d'aménagement. En ce qui concerne mon secteur d'étude, une ZAC verra le jour sur des espaces ayant accueilli des activités portuaires et le PUG permet alors au PLM de se placer comme un outil de connaissance du foncier et d'aide à la détection d'éventuelles pollutions.

Le concept de parcellisation PUG sera présenté à l'ensemble des géomètres lors du congrès de l'OGE à Montpellier, par le biais d'une vidéo. Cette dernière présentera les résultats obtenus sur la zone expérimentale de Sète et mettra en avant les innovations du portail.

A terme, l'objectif est d'étendre la parcellisation PUG à la totalité du territoire français et d'impliquer les acteurs publics, de façon à ce qu'ils alimentent directement le portail. Une fusion entre le géofoncier et les données liées au concept PUG n'est pas à exclure mais cela reste aujourd'hui une simple hypothèse. L'avenir du concept sera discuté lors du colloque organisé par l'association FIEF en février 2015.

D'un point de vue professionnel, le TFE a été très enrichissant. Il m'a permis de consolider les connaissances théoriques acquises à l'Ecole Supérieure des Géomètres et Topographes, notamment en droit de la propriété publique ou en SIG.
De plus, la phase d'analyse de la zone d'étude a été l'occasion de rencontrer un grand nombre d'acteurs publics et donc de se familiariser avec les différents services avec lesquels le géomètre est amené à travailler.
En outre, mener un projet en collaboration avec différents professionnels s'est avéré très motivant et riche d'enseignements.

Table des figures

Figure 1 : *Illustration d'un cadastre marin*, Association des Arpenteurs des Terres du Canada 6

Figure 2 : *La ville de Sète*, Office de tourisme de Sète 9

Figure 3 : *Prises de vues aériennes du port*, Géoportail 11

Figure 4 : *Etendue de la zone d'étude*, capture d'écran Géoportail 12

Figure 5 : *Le pont de la gare dans les années 1920*, Historail 13

Figure 6 : *Le pont Foch et le pont Sadi Carnot au second plan*, Office de tourisme de Sète 14

Figure 7 : *Le quartier de la Pointe Courte*, Panoramio 15

Figure 8 : *Le quai sud du Bassin du Midi dans les années 1910*, Le port de Cette 16

Figure 9 : *Plan d'une concession conchylicole obtenu lors d'un entretien à la DML 34* 25

Figure 10 : *Saisie d'un polygone sous QGIS*, Capture d'écran 27

Figure 11 : *Les quais à vocation urbaine restés propriété de l'Etat*, Capture d'écran du PLM 30

Figure 12 : *Postes d'amarrage situés quai Vauban* 32

Figure 13 : *Stationnement des navires et bateaux selon leur longueur maximale*, Capture d'écran du PLM 33

Figure 14 : *Cheminement piéton sous le pont-rail Maréchal Foch* 36

Figure 15 : *Espaces vacants compris dans le périmètre du port de Sète* 38

Figure 16 : *Photographie aérienne du bassin du Midi en 1964*, Géoportail 39

Figure 17 : *Plan du bassin du Midi en 1950,* Archives départementales de l'Hérault 40

Bibliographie

Articles

- CLERGEOT P. *Vers un cadastre marin*. Géomètre, 2012, N°2093, p. 18-19.
- LAVAUD-LETILLEUL V. *La décentralisation des ports français méditerranéens : nouvelle gouvernance et nouveaux défis*. Méditerranée, [en ligne], 2010, N°111. Disponible sur : http://mediterranee.revues.org/2740.

Ouvrages

- CERTU. *Gestion du domaine public routier*. 2013.
- CERTU. *Stratégies foncières aux abords des gares TER*. 2012.

Rapports

- AGENCE DE L'EAU et ICREI. *Organisation des usages en mer - Vers un cadastre marin - Rapport - Séminaire du 16 avril 2012*, 2013.
- BONDAZ M., MORIN Y., SUCHE J.M. *Rapport d'évaluation de la politique maritime – Phase de diagnostic*, 2013.
- GENEVOIS R., HAMON J.M., HAMON J.Y. *Proposition de réorganisation du ministère dans le champ maritime*, 2005.

Sites internet

- Archives de la ville de Sète. Disponible sur : *www.sete.fr*
- Délibérations de la région Languedoc-Roussillon. Disponible sur : www.laregion.fr
- Géoportail. Disponible sur : www.geoportail.gouv.fr
- Légifrance. Disponible sur : *www.legifrance.gouv.fr*

Supports de cours

- PARMANTIER J. Le domaine des personnes publiques – Cours pratique, 2009.
- CHAUVIN N. (ESGT) Propriété publique, 2013.

Travaux universitaires

- CAMUS A. *Le pouvoir de gestion du domaine public*, Thèse Paris, 2013.

Table des annexes

Annexe n°1 : *Schéma de l'organisation des données PUG* 46

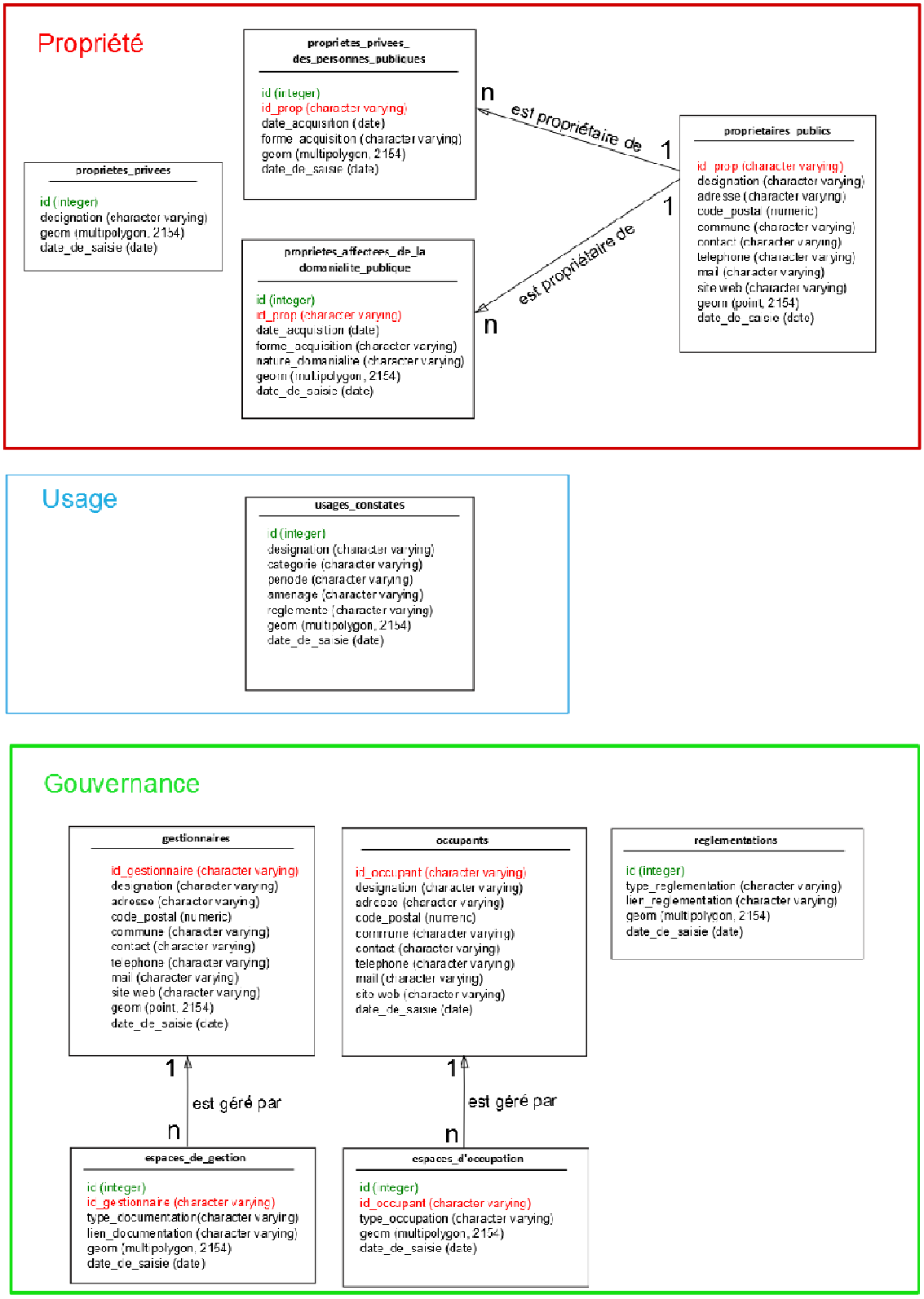
Annexe n°2 : *Les services à vocation maritime* 47

Annexe n°3 : *Liste des personnes rencontrées* 49

Annexe n°4 : *Arrêté préfectoral du 6 avril 2012* 50

Annexe n°5 : *Convention de résiliation d'un transfert de gestion* 52

Annexe n°1 : Schéma de l'organisation des données PUG



Annexe n°2 : Les services à vocation maritime

I Organisation jusqu'à la fin de l'année 2006

Jusqu'en 2006, les services déconcentrés à vocation maritime se divisent en deux groupes :

- Les affaires maritimes ;
- Les services maritimes.

I.1 Les affaires maritimes

Outre leur rôle dans la défense, les services des affaires maritimes sont compétents concernant l'administration des gens de mer, l'administration et la sécurité des navires, la navigation, l'administration des pêches et cultures marines, l'administration du DPM et la police.

Concernant l'administration du DPM, les affaires maritimes délivrent les AOT pour les concessions de culture marine et interviennent sur les zonages des sites balnéaires et les autorisations de mouillages collectifs.

Les Directions Départementales des Affaires Maritimes (DDAM) forment l'échelon local des affaires maritimes.
Les Directions Régionales des Affaires Maritimes (DRAM) constituent l'échelon supérieur. Pour la région Languedoc-Roussillon, la DRAM était située à Sète.

I.2 Les services maritimes

L'appellation « services maritimes » s'applique à des catégories hétérogènes de services déconcentrés, on distingue par exemple des services maritimes spécialisés (tel que le Service Maritime et de Navigation de Languedoc Roussillon - SMNLR) et des services intégrés au sein des Directions Départementales de l'Equipement (DDE).

Le SMNLR est compétent en matière de gestion des ports : exploitation et entretien des ouvrages, police portuaire, gestion du domaine public portuaire…
Il est également en charge de la gestion du littoral, comprenant la délimitation et la gestion domaniale du DPM à l'extérieur des ports, des SMVM, des moyens POLMAR…
Enfin, la signalisation maritime (« service phares et balises ») est également de son ressort.

A noter que le SMNLR est également en charge de la navigation intérieure (eaux fluvio-maritimes et canaux).

Remarque : Au 1er janvier 2004, plus de 600 petits ports avaient été transférés aux départements et communes, entrainant des transfères de compétences au sein des services maritimes.
Le SMNLR garde la gestion du port de commerce de Port-Vendres et des ports d'intérêt national de Sète et Port la Nouvelle.

II Décentralisation des ports d'intérêt national en 2007

Au 1er janvier 2007 intervient une seconde vague de décentralisation avec le transfert aux collectivités des PIN, dont le port de Sète qui devient propriété de la région Languedoc Roussillon.

Le SMNLR disparaît alors et ses compétences sont réparties entre la région Languedoc Roussillon (gestion portuaire), Voies Navigables de France (navigation intérieure) et les directions de l'équipement (missions littorales).
Le service des Phares et Balises et les centre interdépartemental POLMAR de Sète reviennent à la DDE des Bouches du Rhône (arrêté du 10 décembre 2007).

Remarque : Une partie de l'effectif du SMNLR est mis à disposition de la région au moment du transfert du port. Il s'agit du personnel affecté aux ponts mobiles.

III Organisation actuelle après révision générale des politiques publiques en 2010

La circulaire du premier ministre du 7 juillet 2008 précise la nouvelle organisation des services territoriaux de l'Etat avec notamment la création des Directions Départementales des Territoires (DDT, dans les départements non littoraux) et Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM, dans les départements littoraux), placées sous l'autorité directe du préfet de département.

Ainsi, concernant les services à vocation maritime, les DRAM, DDAM et DDE disparaissent en début d'année 2010 au profit des Directions Interrégionales de la Mer (DIRM) et Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM).

III.1 Les DIRM

Créées par le décret n°2010-130 du 11 février 2010, les DIRM sont des services déconcentrés dépendant du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE)

Elles ont en charge la politique maritime de l'Etat (développement durable de la mer, gestion des ressources, activités maritimes…). Parmi les compétences des DIRM, on compte les anciennes compétences des DRAM, les missions des services Phares et Balises et la gestion des centres interdépartementaux POLMAR (dont celui de Sète).
La DIRM « Méditerranée » est située à Marseille.

III.2 Les DDTM

Les DDTM sont créées par le décret n°2009-1484 du 3 décembre 2009 qui institue les différentes directions départementales interministérielles. Pour les départements littoraux, la DDTM regroupe la DDE, la DDAF (Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt) et la DDAM.
Les DDTM mettent en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durable au niveau des territoires et de la mer.

Dans l'Hérault, la DDTM est dotée d'une délégation à la mer et au littoral (DML).
La DML est compétente pour les activités de mer (marins, navires, pêche, conchyliculture, plaisance et loisirs nautiques), pour les activités portuaires (mouvements des navires, police portuaire concernant la protection du DPM, gestion des matières dangereuses…) et pour le domaine public maritime (délimitation, AOT et concessions, avis sur documents d'urbanisme intéressant le DPM…).

Annexe n°3 : Liste des personnes rencontrées

M. CORNUEL Christophe, Conseil général de l'Hérault, Antenne technique d'Agde,

M. DEMAILLY Guillaume, responsable SIG, Service aménagement et patrimoine, Direction régionale Languedoc-Roussillon, RFF,

M. GUILLO Jacques, technicien territorial au pôle VRD, Service technique municipal, Ville de Sète,

Mme. MOLLE Jocelyne, Service technique municipal, Ville de Sète,

M. PAGES Serge, Délégation Mer et Littoral de l'Hérault, Béziers,

M. REYNAUD Thierry, Service technique municipal, Ville de Sète,

M. ROBERT Hervé, Service urbanisme et aménagement, Ville de Sète,

M. SERRANO Patrick, Délégation Mer et Littoral de l'Hérault, Sète,

Mme. SOAVI Pascale, chef du Service aménagement et patrimoine, Direction régionale Languedoc-Roussillon, RFF,

M. THELOU Michel, Région Languedoc-Roussillon.

Annexe n°4 : Arrêté préfectoral du 6 avril 2012

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

120067

ARRETE PREFECTORAL MODIFICATIF
PORTANT DELIMITATION ADMINISTRATIVE DU PORT DE SETE

LE PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON,
PREFET DE L'HERAULT

Officier de la Légion d'Honneur,
Officier de l'Ordre National du Mérite,

VU la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;

VU le code des ports maritimes et notamment ses articles R141-2 et R151-1 et le code des transports ;

VU le décret modifié n°82-389 du 10 mai 1982 relatif au pouvoir des Préfets et à l'action des services et organismes publics de l'État dans les départements ;

VU l'arrêté préfectoral du 7 décembre 2006 délimitant le port de Sète;

Considérant le protocole d'accord entre Réseau Ferre de France et la Région Languedoc-Roussillon ;

Sur proposition du Secrétaire Général pour les Affaires Régionales ;

ARRETE :

ARTICLE 1 :

L'article 1 de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 2006 est modifié et rédigé comme suit :

Font partie du port de Sète toutes les surfaces d'eau ainsi que les dépendances du domaine public maritime faisant partie du port actuel, et limités :

1) du coté de la mer :
   - à l'Est : par une droite donnée par l'alignement du point A de coordonnées ED50 : 3°45,277172 E – 43°25,637443 N (Lambert 3 Sud x=714723,98 – y=126136,91) et du point B de coordonnées ED50 : 3°45,170271 E – 43°24,145214 N (Lambert 3 Sud x=714627,24 – y=123371,77) ;
   - au Sud, par une ligne située à 50 mètres au Sud du Brise Lames et de l'Epi Delon et son prolongement d'une part, et par le prolongement vers l'Est d'une ligne dans l'axe de l'Epi Delon vers le point B susmentionné, d'autre part,
   - à l'Ouest par une ligne située à 50 mètres au Sud du môle Saint Louis rejoignant le brise lame au large de la digue de protection de la passe Ouest.

34 place des Martyrs de la Résistance – 34062 Montpellier cedex
Standard . 04 67 61 61 61 – Site Internet : http://www.languedoc-roussillon.pref.gouv.fr

2) du coté des terres, la limite du port de Sète est fixée par une ligne partant de la place Mangeot et se superposant aux extrémités Nord des limites cadastrales des parcelles : AK 87 subdivisée en AK 132 et AK 133, AH 111, AE 44, BP 59 partiellement (division parcellaire à venir), BP 63 partiellement (division parcellaire à venir) ; puis suivant les limites du domaine public routier de la RD 612 et rejoignant le point A ci-dessus mentionné ; Conformément au plan annexé.

3) du coté de la ville, font partie du port de Sète les canaux jusqu'aux limites des propriétés privées et des quais, voies et plans d'eau dont la gestion a été transférée à la ville de Sète.

ARTICLE 2 :

L'article 3 est modifié et rédigé comme suit :

L'ensemble des plans d'eau et terrains délimités ci-dessus font partie des dépendances du domaine public du port de Sète conformément au nouveau plan annexé au présent arrêté.

ARTICLE 3 :

Le Secrétaire général pour les affaires régionales est chargé de l'exécution du présent arrêté

Ampliations du présent arrêté seront adressées à :

- Monsieur Le Président de la Région Languedoc-Roussillon
- Monsieur le Directeur Interdépartemental des Affaires Maritimes
- Monsieur le Directeur Régional des Douanes
- Monsieur le Chef du Service de la Santé Maritime
- Monsieur le Président de l'Établissement Public Régional « Port Sud de France »
- Monsieur le Maire de Sète
- Monsieur le Maire de Frontignan
- Monsieur le Directeur des Services Fiscaux (Domaines)

Montpellier, le 06 AVR. 2012

Le Préfet

Claude BALAND

Annexe n°5 : Convention de résiliation d'un transfert de gestion

CONVENTION
Constatant la résiliation du transfert de gestion d'une parcelle de terrain incluse dans les limites administratives du Port de SETE et située le long du quai Paul Riquet

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L4131-4 ;

VU le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment son article L2123-3 ;

VU la Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

VU la Convention de Transfert du port de Sète conclue entre l'Etat et la Région Languedoc-Roussillon en date du 22 décembre 2006,

VU la Délibération n°01.41 du Conseil Régional du 21 décembre 2006, relative au transfert du port de Sète à la Région Languedoc-Roussillon ;

VU la Délibération du Conseil Municipal de la ville de SETE du 1er mars 2002, adoptant le transfert de gestion de l'Etat à la ville de Sète, de diverses parcelles ;

VU le Procès Verbal de transfert de gestion conclu entre l'Etat et la Ville de Sète, le 5 septembre 2005 et confiant la gestion de plusieurs parcelles de terrain du Domaine Publique Maritime du port de Sète à la Ville de Sète, dont notamment le quai Paul Riquet ;

VU la Convention de transfert du port de Sète conclue entre l'Etat et la Région Languedoc-Roussillon, en date du 22 décembre 2006 ;

VU la Délibération du Conseil Municipal de la ville de Sète n° ..... en date du 9 juillet 2013, autorisant la résiliation partielle du transfert de gestion, concernant une partie du quai Paul Riquet ;

VU les deux plans annexés à la présente convention ;

ENTRE

La Région Languedoc Roussillon, dont le siège est l'Hôtel de Région, 201 avenue de la Pompignane, 34064 Montpellier cedex 2, représentée par son président, Monsieur Christian BOURQUIN,

d'une part,

ET

La Ville de SETE, dont le siège est rue Paul Valery, 34200 Sète, représentée par son Maire, Monsieur François COMMEIHNES, dûment habilité par délibération n° ..... du Conseil Municipal en date du 2013,

d'autre part,

Il est exposé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Le port de Sète a été transféré en toute propriété par l'Etat à la Région Languedoc Roussillon, le 1e janvier 2007, par convention en date du 22 décembre 2006.

Précédemment à ce transfert, l'Etat a confié par procès verbal de transfert en date du 5 septembre 2005, la gestion d'un certain nombre de parcelles de terrain situées sur la commune de Sète à la ville de Sète, dans le cadre d'un transfert de gestion. La plupart de ces parcelles sont demeurées propriété de l'Etat, à l'exception d'une parcelle située quai Paul Riquet et incluse dans les limites administratives du port de Sète, devenu propriété de la Région Languedoc-Roussillon, lors du transfert du port de Sète précédemment cité.

La résiliation du transfert de gestion, objet de la présente convention, ne concerne ainsi que cette parcelle, d'une superficie de 2 181 m², située entre le bord à quai et le plan Paul Riquet, comme indiqué dans le plan II annexé.

La gestion des autres parcelles figurant dans le procès verbal de transfert du 5 septembre 2005, toujours propriété de l'Etat, demeure confiée à la ville de Sète.

Ainsi, compte tenu du développement du port de Sète, notamment dans sa partie plaisance, la Région souhaite réaffecter le quai Paul Riquet à l'exploitation portuaire et par voie de conséquence mettre fin, exclusivement pour cette parcelle, au transfert de gestion précédemment cité.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1er : OBJET

La présente convention a pour objet :

- de mettre fin au transfert de gestion effectué en 2005 par l'Etat au profit de la Ville de Sète, avant le transfert du port de Sète à la Région Languedoc-Rousssillon pour ce qui concerne exclusivement :

  - La parcelle située à Sète, entre le quai Paul Riquet et le plan communément désignée par l'appellation plan Paul Riquet,
  - Cadastrée AI sans numéro,
  - d'une superficie de 2 181 m²,
  - Délimitée sur le plan II ci-annexé par les points N,O, P et Q.

2

- d'établir un état des lieux de la parcelle de terrain définie ci-dessus constatant la non réalisation par la commune de travaux ou d'aménagement,
- et de restituer la gestion de cet immeuble à la Région Languedoc-Roussillon, son propriétaire.

ARTICLE 2 : ETAT DES LIEUX

Il est constaté de façon contradictoire, que la parcelle considérée n'a fait l'objet, de la part de la Ville de Sète, d'aucun travaux, aménagement, équipement ou tout autre installation ayant occasionné des frais à la Ville de Sète.

ARTICLE 3 : CONDITIONS DE LA REMISE

Cette résiliation ayant été approuvée par les cocontractants, aucune des parties ne pourra se prévaloir d'un quelconque préjudice subi. Cette résiliation ne donnera lieu à aucune indemnisation.

ARTICLE 4 : DATE D'EFFET

Le transfert de gestion de la parcelle du quai Paul Riquet, objet de la présente convention, prend fin à la date de signature de la présente convention. A partir de cette date, la Région Languedoc-Roussillon assurera la gestion pleine et entière de cette parcelle.

ARTICLE 5 : RECOURS

La présente convention peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Montpellier dans un délai de deux mois.

Fait à Montpellier, le
En deux exemplaires originaux

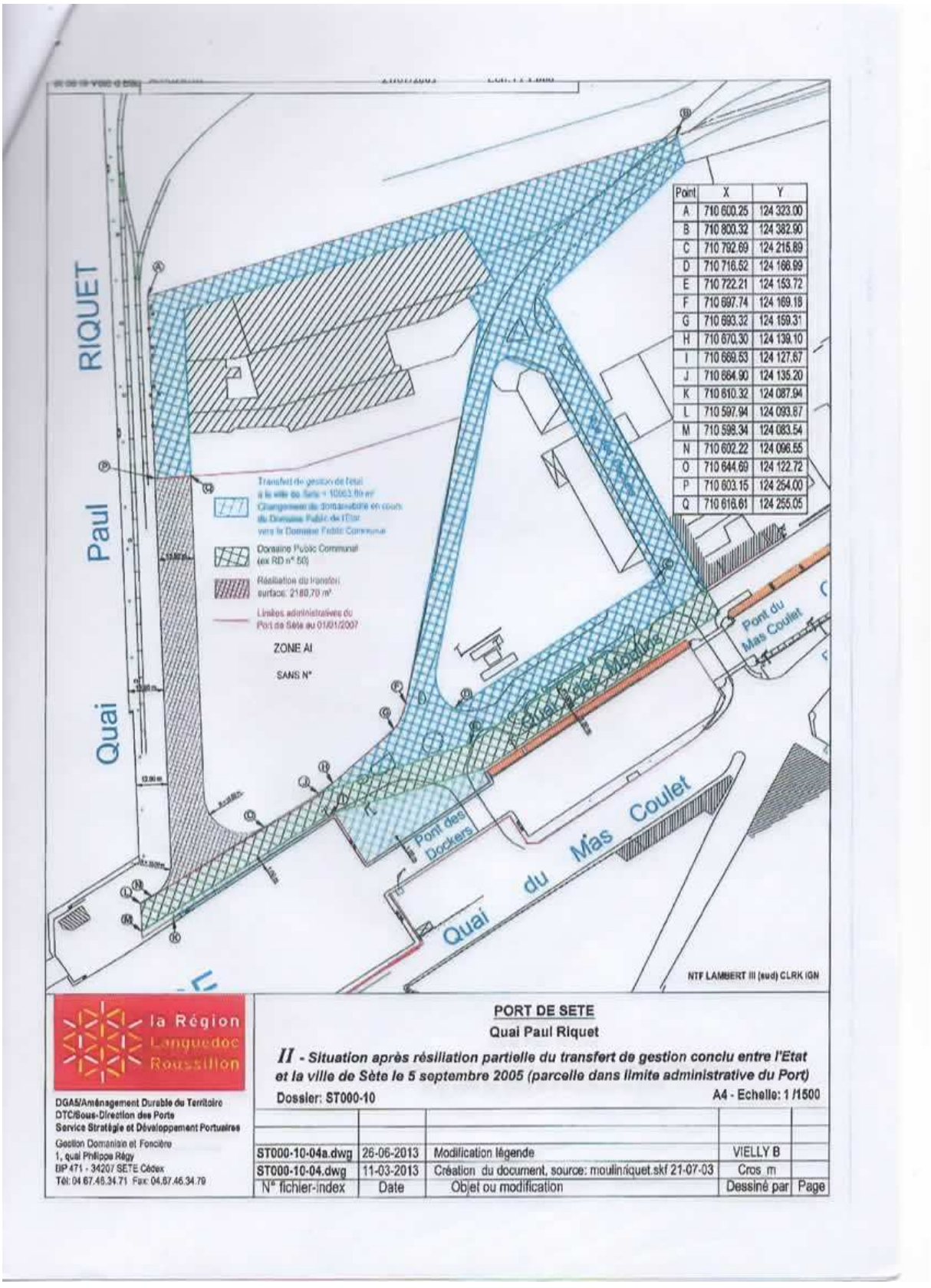
Le Maire de Sète,

François COMMEINHES

Le Président de la Région
LANGUEDOC-ROUSSILLON

Christian BOURQUIN

3



Point	X	Y
A	710 600.25	124 323.00
B	710 800.32	124 382.90
C	710 792.69	124 215.89
D	710 716.52	124 166.99
E	710 722.21	124 153.72
F	710 697.74	124 169.18
G	710 693.32	124 159.31
H	710 670.30	124 139.10
I	710 669.53	124 127.67
J	710 664.90	124 135.20
K	710 610.32	124 087.94
L	710 597.94	124 093.87
M	710 598.34	124 083.54
N	710 602.22	124 096.55
O	710 644.69	124 122.72
P	710 603.15	124 254.00
Q	710 616.61	124 255.05

la Région Languedoc Roussillon

DGAS/Aménagement Durable du Territoire
DTC/Sous-Direction des Ports
Service Stratégie et Développement Portuaires
Gestion Domaniale et Foncière
1, quai Philippe Régy
BP 471 - 34207 SETE Cédex
Tél: 04.67.46.34.71 Fax: 04.67.46.34.79

PORT DE SETE

Quai Paul Riquet

***II* - Situation après résiliation partielle du transfert de gestion conclu entre l'Etat et la ville de Sète le 5 septembre 2005 (parcelle dans limite administrative du Port)**

Dossier: ST000-10 — **A4 - Echelle: 1 /1500**

N° fichier-index	Date	Objet ou modification	Dessiné par	Page
ST000-10-04a.dwg	26-06-2013	Modification légende	VIELLY B	
ST000-10-04.dwg	11-03-2013	Création du document, source: mouliriquet.skf 21-07-03	Cros m	

OUDARD Manuel

Mise en place d'une analyse de type PUG en zone portuaire ancienne à Sète

Mémoire d'Ingénieur C.N.A.M., E.S.G.T., 2014

le cnam esgt

Objectifs:
- Apporter une réflexion sur une nouvelle forme de parcellisation de l'espace
- Appliquer cette parcellisation sur un périmètre préalablement défini

Problématique:
"Mettre en place une analyse de type PUG en zone portuaire ancienne à Sète: quels sont les enjeux? Comment procéder? Pour quelles applications?"

Contexte de l'étude

Notion de cadastre marin
"On appelle cadastre littoral et marin l'inventaire, le positionnement, l'enregistrement et la mise à jour des réglementations, activités, usages, droits et servitudes situés dans l'espace marin et littoral ainsi que de chacun de leurs responsables correspondants"

Illustration d'un cadastre marin

En France, l'OGE et l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse expérimentent actuellement le **Portail du Littoral et de la Mer** sur deux sites:
- une zone au large du littoral marseillais tournée vers les usages en mer
- une zone située à Sète portant sur les espaces publics et privés littoraux

Sète, l'île singulière

Cloisonnée entre la mer Méditerranée et l'étang de Thau, la ville se caractérise par une grande diversité d'espaces littoraux et de fortes contraintes.

Cartographie de la ville de Sète

Secteur d'étude
Le secteur d'étude se situe de part et d'autre de la gare SNCF. Intitulé "zone portuaire ancienne", il comprend des espaces ayant perdu leur vocation portuaire et voués à l'urbanisation. Il regroupe une pluricité de propriétés publiques, cela rend la gestion et l'aménagement de l'espace public très complexes et justifie la mise en place d'un portail.

Etendue de la zone d'étude

Le concept PUG

La **parcellisation PUG** peut se définir comme une nouvelle parcellisation de l'espace selon trois thématiques qui permettent d'avoir une bonne connaissance de chaque portion du territoire: **la Propriété, l'Usage et la Gouvernance**.

Recherche de données:
- Consultation des données cadastrales
- Recherches aux archives de Sète et de l'Hérault
- Utilisation de photographies aériennes
- Entretiens avec les services compétents

Plan consulté lors d'un entretien

Traitement des données:
- Saisie des géométries avec Quantum Gis
- Utilisation d'orthophotographies géoréférencées (RGF 93 projection Lambert 93)
- Création de rasters géoréférencés pour le traitement des documents papier
- Enregistrement des géométries et des attributs dans une base de données

Saisie sous Qgis

Perspectives d'avenir

Le concept de parcellisation PUG sera présenté lors du congrès de l'OGE en septembre 2014.
L'objectif à terme est d'étendre la parcellisation PUG à l'ensemble du territoire français en impliquant les acteurs publics.
Par ailleurs, l'avenir du concept sera discuté lors du colloque de février 2015 organisé par l'association FIEF.

Applications

La **parcellisation de type PUG** place le Portail du Littoral et de la Mer comme un outil d'aide à la gestion et à l'aménagement de l'espace.

Cartographie des propriétés publiques, Portail du Littoral et de la Mer

Cartographie du stationnement des bateaux, Portail du Littoral et de la Mer

La **troisième dimension** est utilisée lorsqu'il est nécessaire de former des volumes pour définir la propriété, la gestion ou encore l'usage.
Plusieurs ponts sont concernés sur ma zone d'étude.

Superposition de propriétés imposant l'usage de la 3D

Le **facteur temps** est pris en charge par le Portail du Littoral et de la Mer. Cela permet d'intégrer les **usages anciens**.
Ces derniers sont prépondérants en matière d'aménagement, ils permettent entre autres de localiser des infrastructures non visibles et d'orienter les études de pollution du sol.

Exemple de photographie aérienne ancienne utilisée pour positionner les usages anciens

Mise en place d'une analyse de type PUG

en zone portuaire ancienne à Sète

Mémoire d'Ingénieur C.N.A.M., E.S.G.T., 2014

RÉSUMÉ

Le littoral et le milieu marin sont soumis à des pressions toujours plus fortes. Il est pourtant indispensable d'en assurer la protection. Cela sous-entend de mettre en place une planification efficace, s'appuyant notamment sur le concept de cadastre marin.

La France n'échappe pas à ce mouvement puisqu'un portail du littoral et de la mer est actuellement expérimenté. Le site de Sète a été retenu pour étudier les espaces publics littoraux, du fait de la grande complexité et des fortes contraintes qui caractérisent le secteur.

Mon étude s'inscrit dans ce contexte et porte sur la mise en place d'un nouveau type de parcellisation de la propriété publique appelé PUG. Cet outil permet d'optimiser la gestion du domaine public et de faciliter son aménagement. Il est d'autant plus efficace qu'il prend en charge la troisième dimension et le paramètre temps. Il pourrait à l'avenir être étendu à l'ensemble du territoire national.

Mots clés : **Domaine public, Parcellisation, Portail du Littoral et de la Mer, PUG**

SUMMARY

Shoreline and marine environment are subjected to growing pressures. Nevertheless, it is imperative to protect them. It implies to set up an efficient spatial planning which use the concept of marine cadastre.

France is concerned with this tendency since a cadastre about coastal and marine zones is currently in experimentation. The city of Sète has been chosen to make a study of the coastal public ownership. This choice is justified by the great complexity and the strong constraints which characterize the place.

My study forms part of this experience. Indeed, it deals with the setting up of a new way to describe the spatial extent of public person's rights. This new concept is called "PUG". This tool allows to improve the management of public domain and its urban planning. The use of third dimension and time parameter makes it more efficient.
PUG analysis could be extended to the whole metropolitan territory in the next years.

Key words : Coastal and marine cadastre, Fragmentation, PUG, State owned public domain